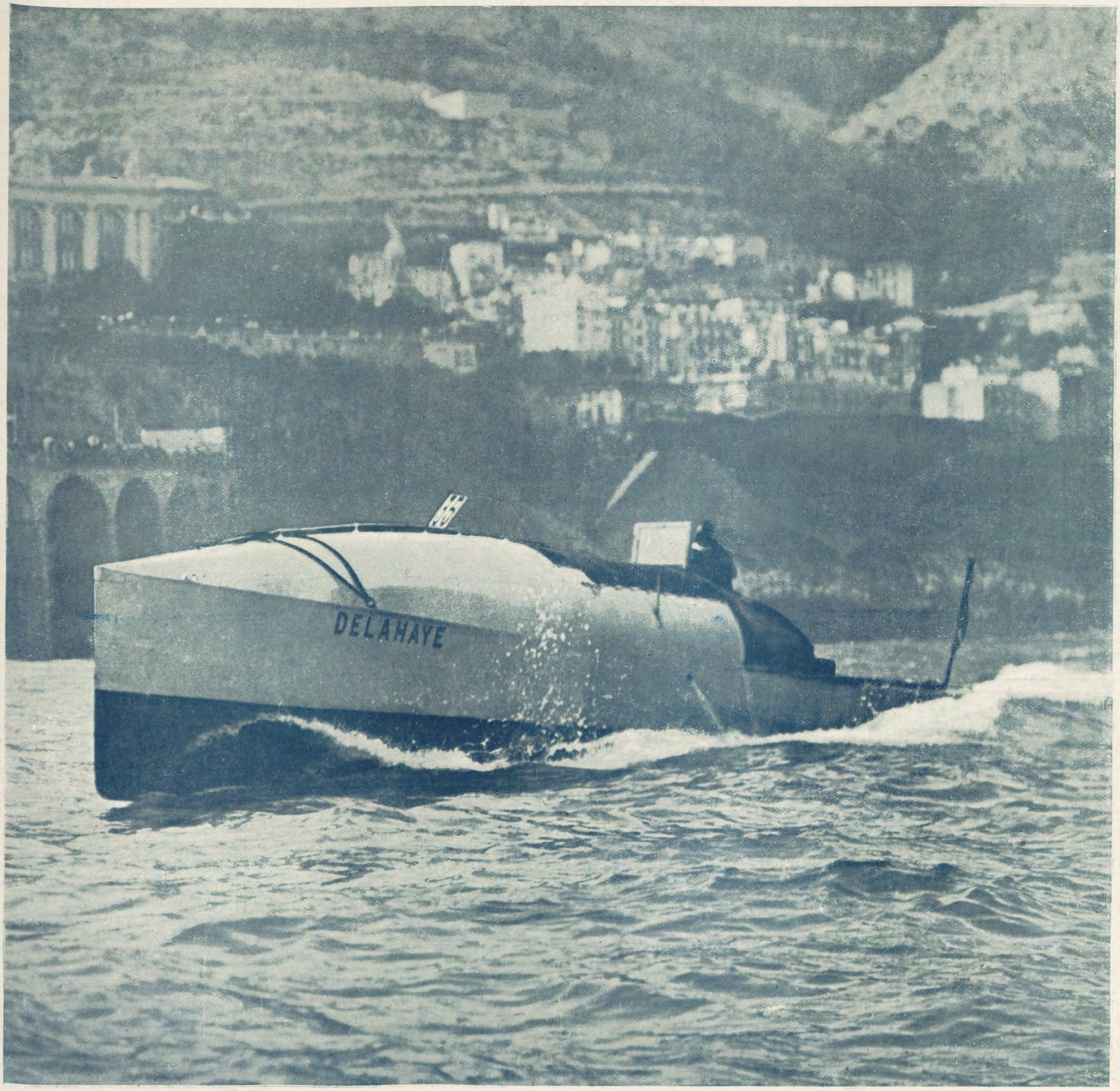
9e Année · N° 397 50 centimes. 20 Avril 1906 · Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro, un hors-texte en couleur : DE FLEURAC



Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ·
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Le grand vainqueur du Meeting de Monaco

LE DELAHAYE

Moteur Delahaye de 300 chevaux, gagnant du Championnat de la Mer et de la série des racers de 12 à 18 mètres

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout · Fermes & Châteaux · Femina
Musica · Jeunesse · La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra · Paris

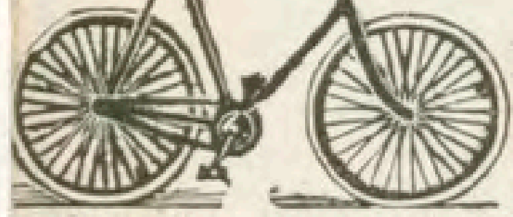
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

AUTOMOBILES ELECTRIQUES
DININ VOITURES DE VILLE
A. DE MASSOL & Cie
Seuls Concessionnaires pour la France
59, Rue de La Boetie. PARIS
Téléphone
58972

VOITURES DE TOURISME
PANHARD-LEVASSOR - DELAUNAY-BELLEVILLE
ET TOUTES GRANDES MARQUES

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
BREV^té S.G.D.G.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"



H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep^s 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et P^ièces détachées.
PRIX MODÉRÉS.—CATALOGUE FRANCO.—TÉLÉPHONE 548-03.

MATOLIN

PEINTURE A L'EAU
MATOLIN
MARQUE DÉPOSÉE

Nouvelle
Le "MATOLIN"
PEINTURE à L'EAU
HYGIÉNIQUE ET LAVABLE
Tout le Monde peut l'employer
BON MARCHÉ INOUÏ
Le "MATOLIN" est fabriqué en 70 Teintes différentes, pour travaux intérieurs ou extérieurs et est plus artistique, plus décoratif et Meilleur Marché que les papiers peints.
Pour l'employer, y ajouter de l'eau et l'appliquer avec une brosse ordinaire.
Écrire, pour Échantillons Gratuits et Cartes de Nuances, à :
MATOLIN, 23, Cité Magenta, PARIS.

MARQUE DE FABRIQUE
LE CLÉMENT
CLÉMENT & Cie PARIS
Clement
Aux Chauffeurs comme aux Cyclistes,
aucune marque n'offre une gamme de modèles comme la Marque Nationale
CLÉMENT
CATALOGUE FRANCO
Direction : 38, Avenue de la Grande-Armée, Paris
Usines au Pré-Saint-Gervais et à Tulle.

POUR MAIGRIR

sûrement, sans nuire à la santé, PRENEZ LE
Thé Mexicain du Dr Jawas
Végétal, dépuratif et inoffensif.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La boîte: 5f; les 6 boîtes: 28 fr. f^co mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, Paris et Partout.

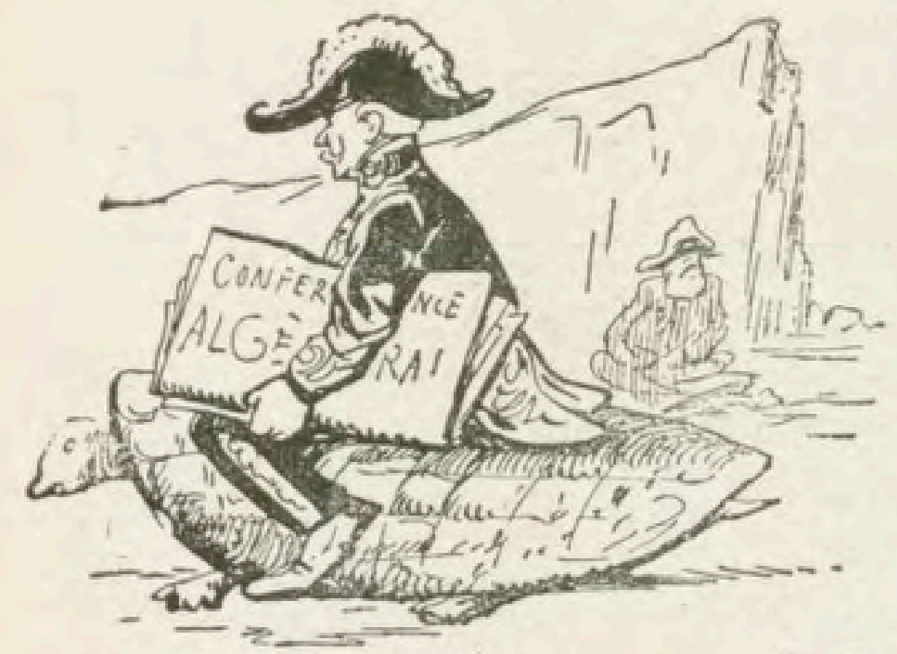
PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Pneumatiques-cuir
Samson
Breveté S.G.D.G.

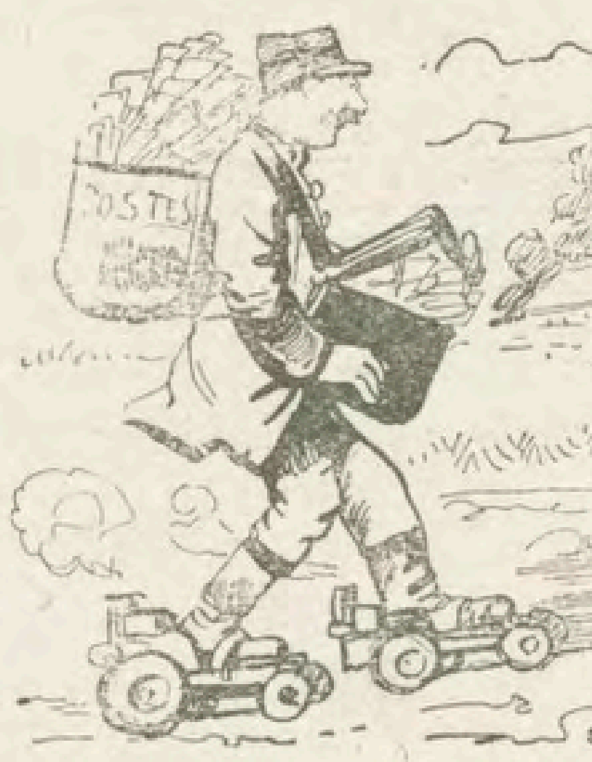
Pneu-Cuir
SAMSON

Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier
PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.
Téléph. 544-33

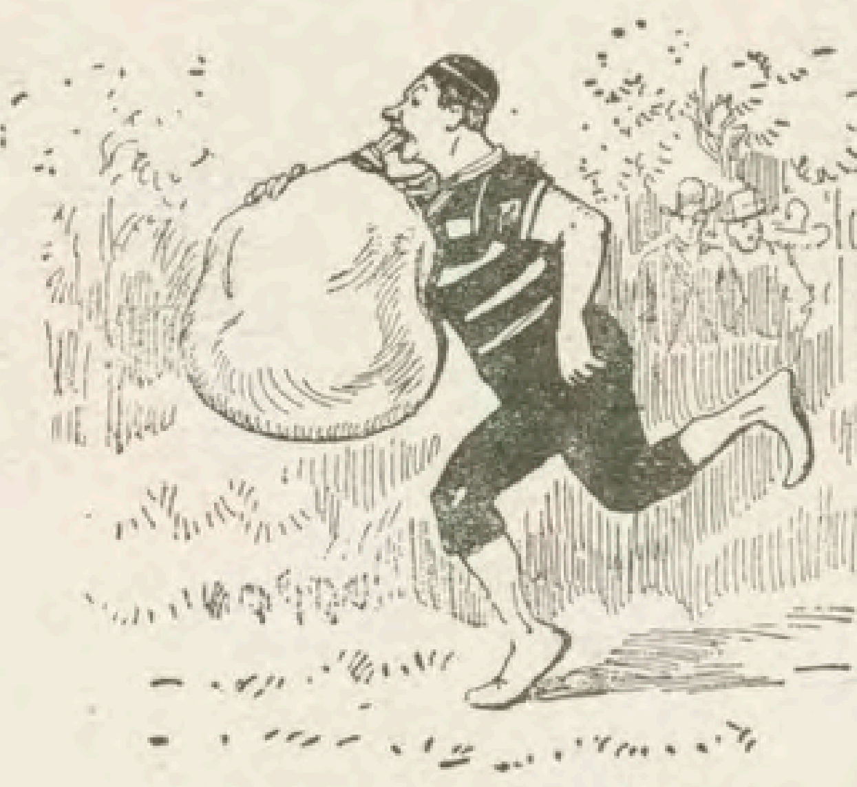
La Semaine Comique, par Henriot.



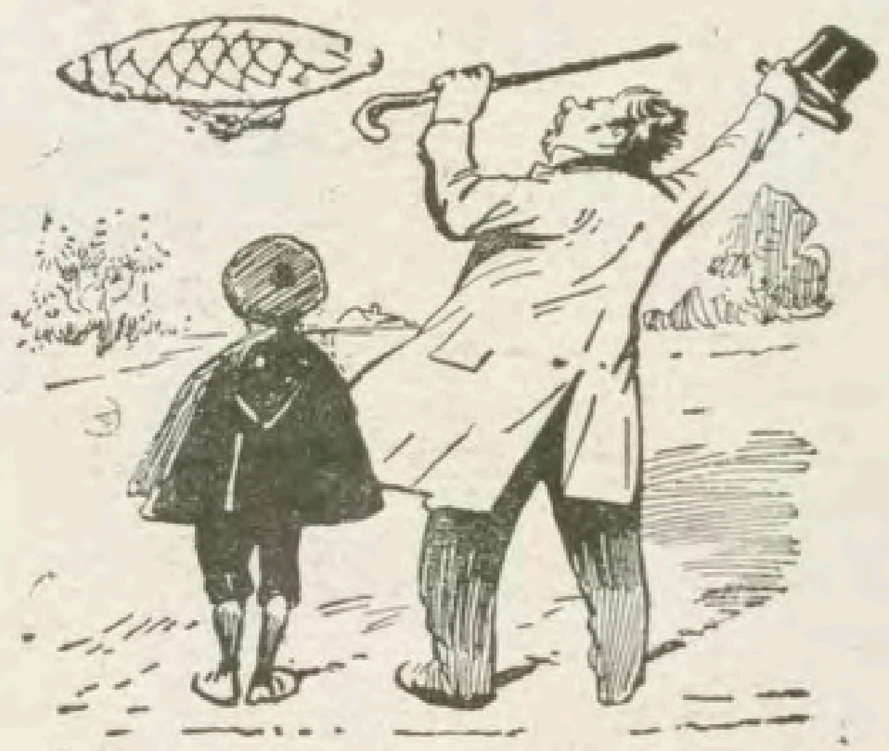
LA CONFÉRENCE D'ALGESIRAS
Les diplomates auraient mieux fait de prendre une automobile.



Les bottes automobiles devenant des bottes de sept lieues et permettant aux facteurs ruraux de suffire aux surcharges de travaux qu'occasionne le timbre à dix centimes.



Courreur essayant des ballons d'oxygène pour soutenir les poumons pendant la course.

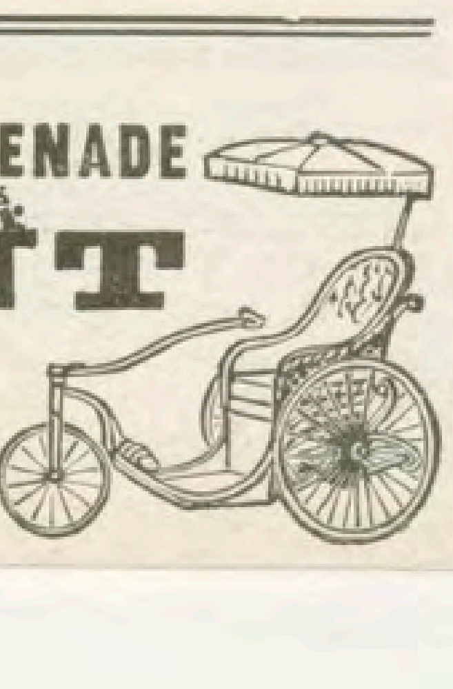


— Nous allons bien voir si c'est un ballon dirigeable ! Je vais lui faire signe de venir de mon côté.

SOINS, HYGIÈNE
Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

Cycles
SAVING
Détenteur, avec POULAIN, des :
Championnat de France
Championnat du Monde
13, Rue Corbeau, PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT



Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Pneu-Cuir
IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir
ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie
171, Cours Lafayette, LYON
19, Av. de la Gde-Armée, PARIS
LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

AMER PICON
Tonique - Rafraîchissant
LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN
DEMANDEZ UN PICON

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

MOTO-NAPHTA

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

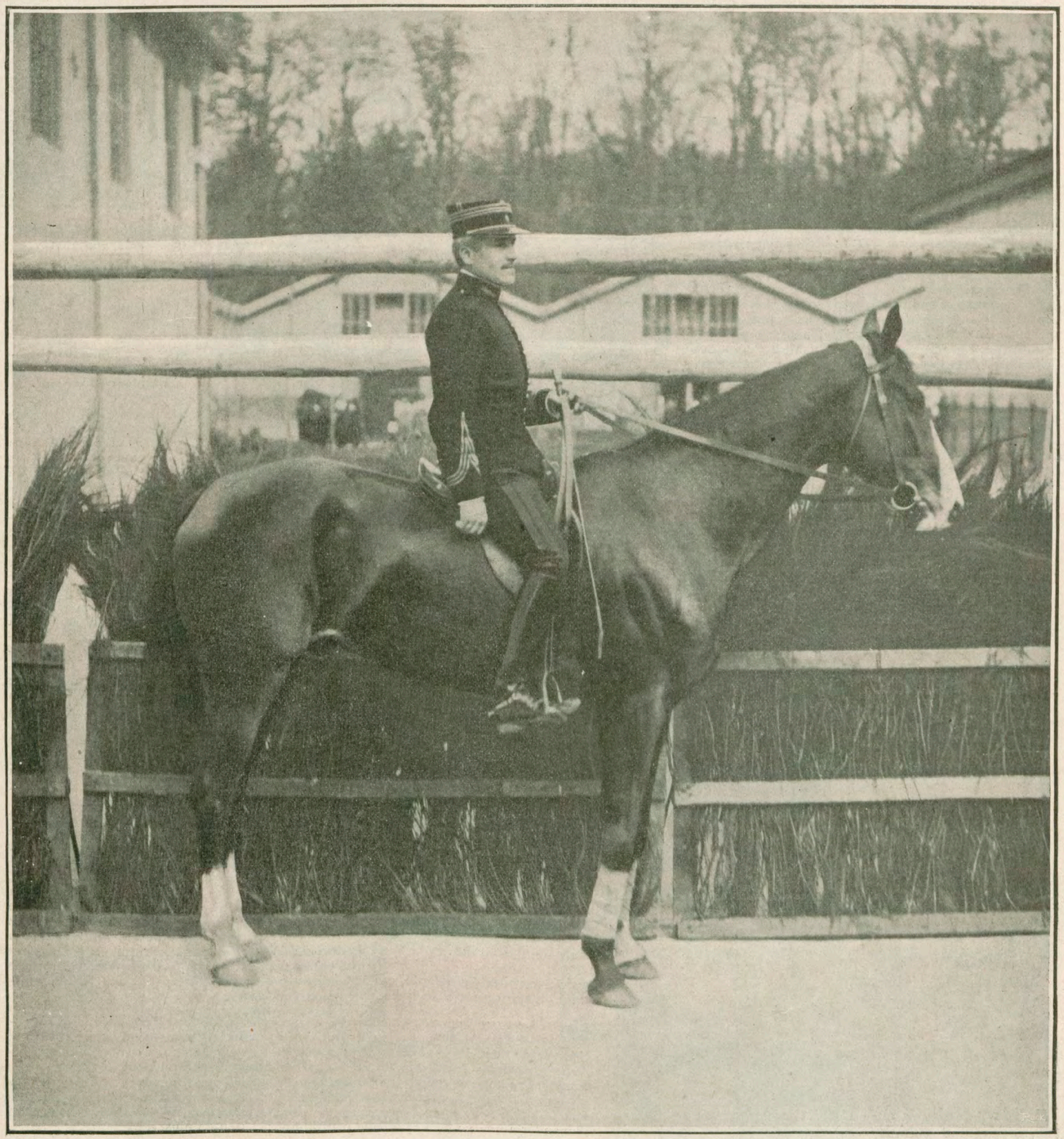
SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Étranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Avril 1906 — N° 397
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



(Plaque Lumière.)

UN SAUT DE 2 m. 35

Le Capitaine Crousse a accompli, le jour de la clôture du Concours Hippique, une merveilleuse performance, en franchissant **2 m. 35** *avec Conspirateur, à M. de Mumm, ce qui constitue le record du monde. Notre photographie représente le Capitaine Crousse en selle sur Conspirateur, devant l'obstacle de 2 m. 35.*

LE CIRCUIT EUROPÉEN

M. Journu de retour de son voyage, au cours duquel il a exploré les routes du Circuit Européen, a été interviewé par un de nos rédacteurs, à qui il a bien voulu confier ses impressions.

M. Journu vient de parcourir le long ruban de routes que comporte le Circuit Européen, et reposé à peine des fatigues que comporte un tel voyage, il a bien voulu donner au rédacteur de la *Vie au Grand Air* les impressions qu'il a rapportées de son voyage à travers les contrées les plus diverses de l'Europe centrale. Tous les constructeurs inscrits qui doivent prendre part à la difficile épreuve se préoccupent déjà de l'accueil qui leur est réservé dans les villes où l'automobile n'a point coutume de faire des apparitions fréquentes, et si les pannes inévitables sont facilement réparables, sur les routes sillonnées chaque jour par les voitures de tourisme, on peut prévoir de grandes difficultés dans les contrées isolées où cinquante voitures n'apparaissent pas chaque année.

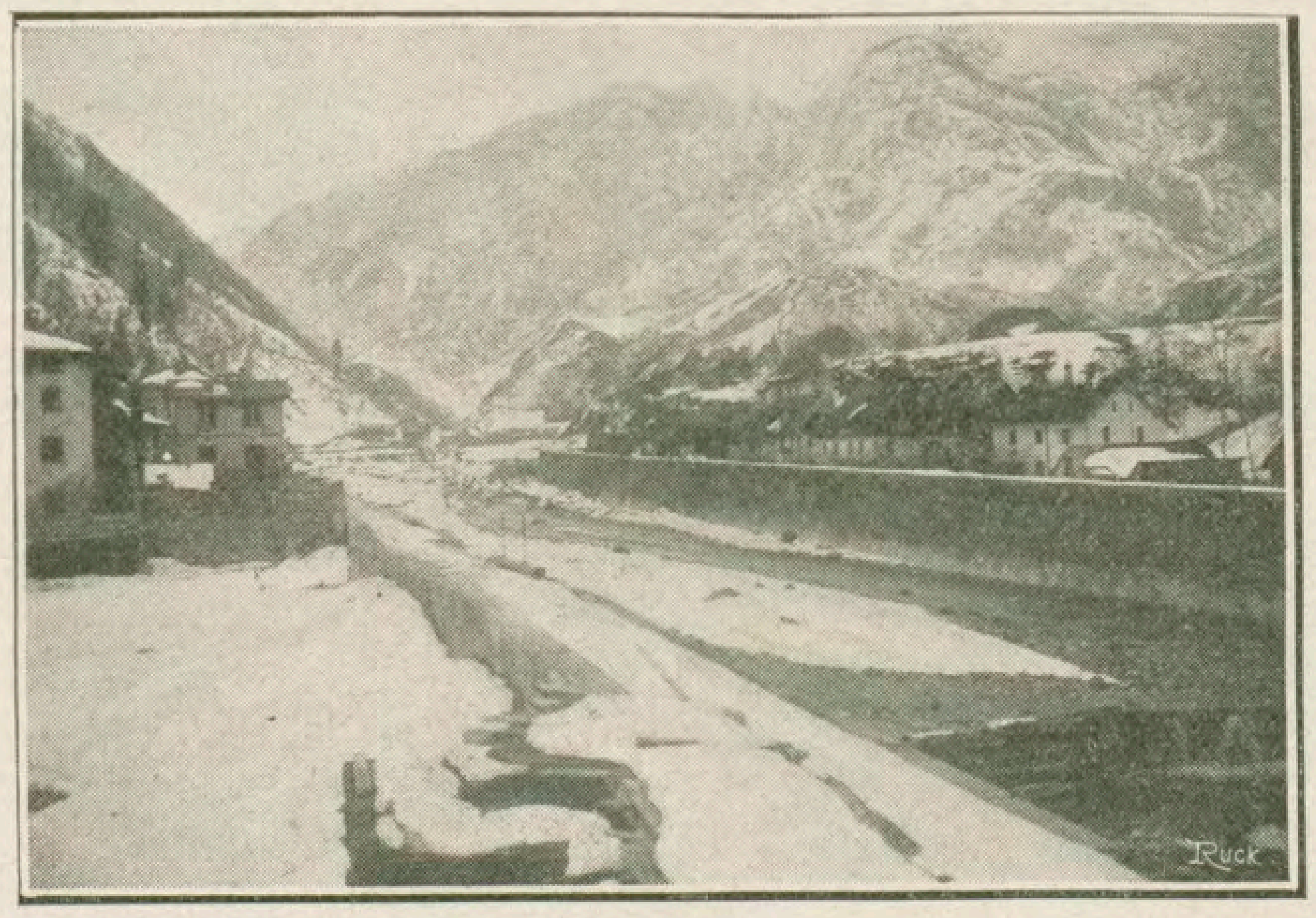
Ce sont ces objections que nous présentons d'abord à l'intrépides sportsman qui a exploré le circuit.

Il me répond immédiatement :

— Lorsque le marquis de Dion fit adopter le Circuit Européen, je peux bien le dire aujourd'hui, je n'étais pas tout à fait de son avis. L'épreuve me paraissait très inutilement coûteuse. A quoi bon, pensai-je, aller chercher des villes lointaines, alors qu'en France et dans les pays tout à fait limitrophes, on peut trouver une série de routes qui présentent des difficultés et qui permettent d'expérimenter l'endurance d'une voiture ? Sans grande conviction, je m'installais au volant de la vingt-quatre chevaux de Dion et à Dieu vat ! je filais le long des routes. Et de retour depuis quelques heures, je vous avoue, sans honte, que c'est moi qui avais tort et qu'une fois de plus, le marqnis de Dion avait raison. Ce qu'il a voulu c'est créer une épreuve d'endurance qui soit vraiment une épreuve d'endurance ; non point au profit de telle ville ni de telle station thermale, mais au profit de l'industrie française tout entière. Quand à Prague, on verra arriver en bon état une série de voitures vaillantes, je vous assure que l'idée automobile aura fait un grand pas dans ces pays plutôt retardataires. Non point qu'on y soit mal reçu, au contraire, l'accueil est infiniment cordial et chacun fait son possible pour être agréable au chauffeur de rencontre, mais on regarde un peu la voiture avec le même étonnement que lors de Paris-Bordeaux et retour ou Paris-Marseille, on considérait les premiers sans-chevaux dans les campagnes de France. Les paysans, les villageois ne savent pas encore que le chauffeur qui passe sur la route, s'arrètera tout à l'heure au village prochain et il laissera quelque argent. Les paysans français l'ont compris maintenant, et quoi qu'on puisse dire, les gamins ne nous lancent plus de pierres et les fusils ne nous guettent plus au détour du chemin. Là-bas, je n'ai pas écrasé de poules, ni renversé de vieilles dames ; on a dans certains pays éloignés considéré ma voiture un peu comme une machine infernale, mais le reste de crainte se dissipera vite, quand les indigènes verront une longue file de voitures passer sans faire de mal et sans cracher le feu....

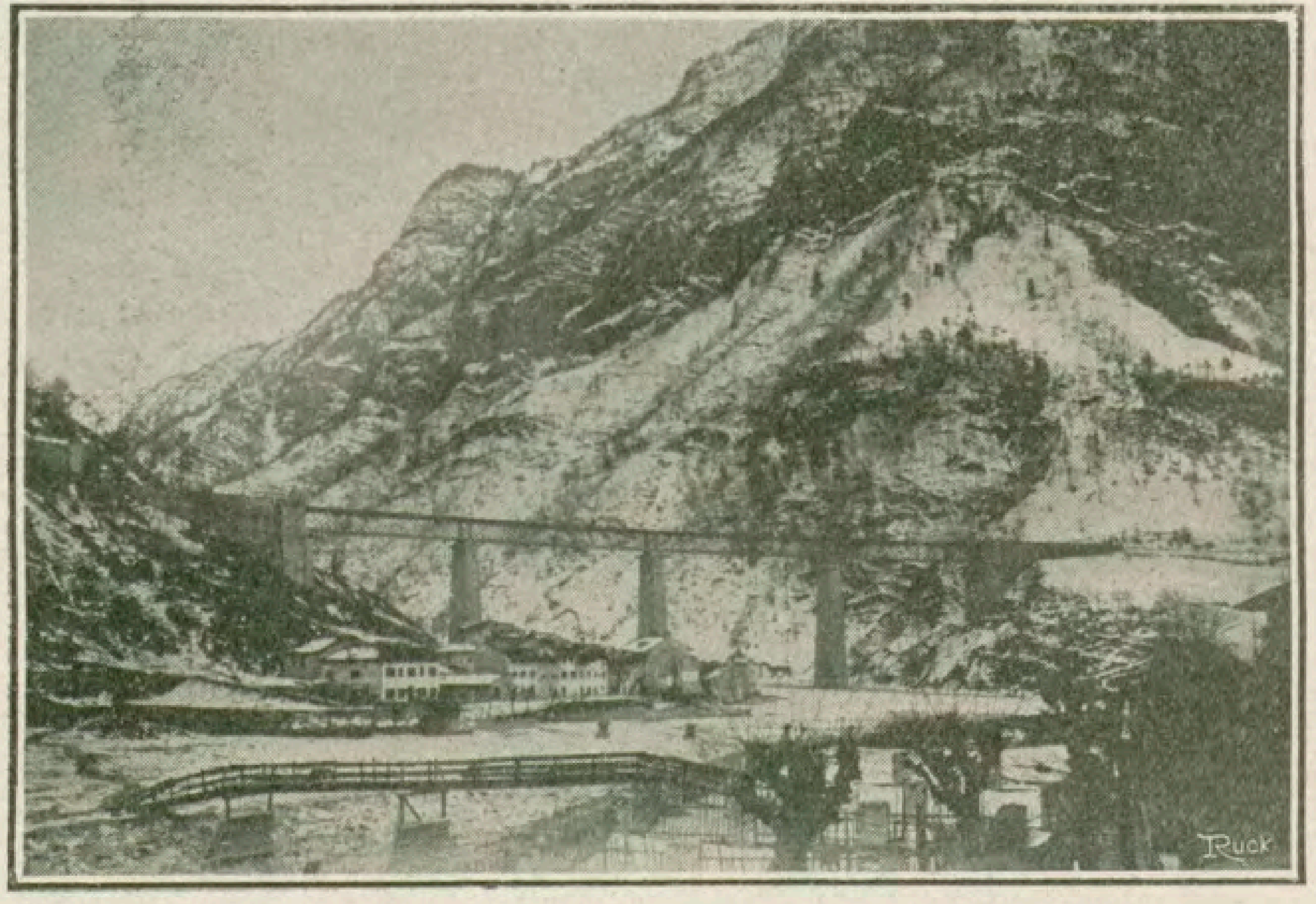
La route entre Villact et Klagenfuhrt

Encaissé entre deux ravins, le chemin sans doute est infiniment pittoresque mais il n'est guère praticable.



Entre Pontafel et Ugovitz

Par la neige, la route qui filait entre les montagnes présentait de dangereuses ornières que les concurrents, il faut l'espérer, ne rencontreront pas.



La Vallée de la Prava

Après Klagenfuhrt, la route s'enfonce à nouveau à travers les montagnes, coupée de ponts sur de petites rivières.

L'importance industrielle du Circuit Européen

« Croyez-le bien, le Circuit Européen aura une grande importance industrielle ; il y a deux ans, l'industrie automobile française triomphait sans concurrence pour ainsi dire, et les marques étrangères s'inclinaient devant notre supériorité. Mais aujourd'hui, il n'en est plus de même ; des marques étrangeres ont remporté de gros succès, et c'est dans leurs propres pays qu'il faut, aujourd'hui, aller lutter, sportivement, contre elles et prouver que les voitures françaises sont toujours là.

« Je suis persuadé que la marque qui gagnera le Circuit Européen conservera vis-à-vis des marques concurrentes, un avantage incontestable, car les chauffeurs de l'Europe entière qui auront vu la lutte des concurrents pourront se faire une idée exacte de la valeur de la voiture triomphante.

« D'ailleurs, il y a une chose certaine, c'est que toutes les voitures qui achèveront le parcours seront de rudes voitures et que tous les conducteurs qui mèneront au but leurs automobiles seront de fameux conducteurs.

« Le truquage, d'ailleurs, ne sera pas possible, et si une panne un peu grave survient au fin fond de la Bohème, je doute fort qu'on puisse faire parvenir au conducteur arrêté, un arbre de rechange, un pignon neuf ou un essieu renforcé.

« Seulement, — et j'y insiste — je crois que l'on fera bien de ne pas trop insister sur le concours de pneumatiques : le conducteur aura déjà bien assez de soucis en se préoccupant de sa voiture, et, s'il a la déveine d'avoir des bandages qui ne le satisfont pas entièrement, il pourra fort bien rester en route avec une voiture excellente, qui ne demande qu'à marcher, parce que les pneumatiques n'auront pas été à la hauteur des circonstances.

Epreuve d'endurance à tous les points de vue.

« Epreuve d'endurance pour la voiture, et épreuve d'endurance pour les conducteurs, épreuve d'habileté surtout pour ce dernier ; il ne s'agit pas d'aller tant que « ça peut », il s'agit de savoir conduire en bon touriste capable de mener sa machine par tous les chemins, et de pouvoir la ménager comme une bonne bête à laquelle on s'attache ; c'est pourquoi la victoire d'un conducteur brillant m'étonnerait assez, et j'ai plus confiance dans la victoire d'un sportsman habitué aux longues randonnées sur les routes et sachant demander à une voiture ce qu'elle peut donner et rien de plus.

« Epreuve d'endurance, mais épreuve sportive, car les sportsmen pourront, le long des chemins, faire preuve de volonté, de courage, de ténacité. Il y a des routes de toutes sortes, sur le long ruban qui file à travers l'Europe : les beaux chemins de France, les belles côtes des Alpes, les routes boueuses ou poussiéreuses de l'Italie, les vallées de l'Autriche, les déserts mornes de la Silésie et le retour par les chaussées allemandes plus ou moins bonnes. En ai-je descendu des pentes en lacets, à coups de freins, dans chaque virage, pour ne pas faire la culbute dans le précipice à droite,

Sortie de Woldenburg

On pourra essayer d'aller vite, car la route est large et belle encadrée de petites maisons

INTERVIEW DE M. JOURNU

Une Rue de Leoben (Autriche).

Tortueuse et pleine d'ornières, les concurrents devront ne s'y engager qu'avec une prudence extrême.

Un village hongrois

Après des kilomètres de mauvaises routes, les villages éloignés ne serviront guère d'oasis aux chauffeurs.

ou ne pas entrer dans le rocher à pic à gauche ! Mais bah ! c'est là qu'on apprend son métier, et c'est la joie de la lutte qui donne les meilleures minutes de la vie.

« On a indiqué déjà un minimum de vitesse ; je crois, moi qui ai fait tout le parcours, qu'il est beaucoup trop élevé ; la moyenne donnée représente une allure que les plus fortes voitures auront quelque peine à dépasser, quant aux voitures strictement de modèle courant, je crois pouvoir prédire qu'elles ne parviendront pas à l'atteindre.

Cette course aura une répercussion mondiale « Mais qu'importe, la plupart des maisons seront engagées, et c'est sur la route qu'on verra les meilleures. Les frais paraissaient effrayants : quelle erreur ! qu'on les compare à ceux qu'occasionne une course comme le Circuit du Mans et l'on verra combien économique semblera la longue randonnée à travers les capitales de l'Europe. Mais il est évident qu'au point de vue commercial, le Circuit Européen sera d'un rapport plus brillant que la course de pure vitesse. On va voir le long des routes les rapides et robustes autos du Circuit Européen, les étrangers comprendront que ceux qui s'en vont ainsi, sur les chemins divers des pays européens, ont une confiance absolue dans le moteur et dans les organes de la voiture, qui semblait jadis si nerveuse et si délicate. — Et, d'ailleurs, je vais vous montrer ma voiture, termine M. Journu.

Et dans le fond d'un garage de l'usine, j'aperçois la fidèle quatre-cylindres de Dion-Bouton, dont pas un écrou n'a bougé ; tout à l'heure, elle va reprendre la route, car M. Journu, après sa splendide randonnée sur les routes du Circuit, veut se reposer un peu, — et, pour cela, il s'en va, tout à l'heure, sur sa voiture impeccable, regagner sa bonne ville de Bordeaux, — par la route.

Conclusion permise Vingt et un jours de promenade sur les routes, 5,000 kilomètres des bords de la Seine aux Alpes, des Alpes aux Karpathes, de la Hongrie à Berlin, puis le retour vers Paris, avec la satisfaction de mener une bonne voiture robuste qui a escaladé les rampes les plus dures, dévalé au fond des vallées, traversé des villages étonnés, dont les habitants restent sur le pas des portes et suivent le nuage de poussière qui semble emporter la voiture diabolique.

La nécessité de gagner à la cause automobile des contrées qui jusqu'à présent avaient été à peu près délaissées a séduit les principaux constructeurs français et les engagements plus nombreux chaque jour prouvent bien certea que l'idée du Marquis de Dion était une idée pratique et utilitaire qui permsettra à notre fabrication automobile de réaliser des progrès importants et d'ouvrir des débouchés nouveaux à notre industrie.

Certains constructeurs ont prétendu que cette épreuve occasionnerait des frais considérables et que le bénéfice qu'on en pourrait tirer ne couvrirait pas les dépenses probables. Il est nécessaire de répondre à cette objection et M. Journu est le premier à déclarer que l'on dépensera dans cette épreuve beaucoup moins de fonds qu'on peut le supposer.

De concert avec les Automobiles Clubs étrangers, l'Automobile Club de France a l'intention de s'occuper à chaque étape de fournir des hôtels confortables à des prix abordables ; quant à la dépense en essence ou en huile, il est puéril de s'en préoccuper, car il certain que des dépôts d'essence seront répartis sur les routes et que les clubs étrangers se feront un devoir de faciliter aux concurrents le réapprovisionnement.

Quant aux pneumatiques, il est évident que ce sera la principale dépense des concurrents ; mais la réclame même que peuvent en tirer les fabricants d'enveloppes et de chambres à air, les incitera certainement à faire aux concurrents des conditions tout à fait spéciales qui leur permettront de ne pas trop augmenter leur budget de dépense. Il est utile de dire que dès maintenant des dépôts des principales marques seront aux étapes et que les voyageurs pourront facilement se procurer des bandages de rechange.

Pour les voitures elles-mêmes, il est certain qu'en dehors de quelques pièces de rechange qu'elles pourront emporter dans leurs coffres, il est inutile de se préoccuper d'autre chose. Les conditions même de l'engagement le spécifient et les voitures robustes qui vont se disputer la victoire sauront bien prouver sur les routes lointaines que nos constructeurs restent les premiers du monde et que l'industrie automobile française garde la place qu'elle a acquise, — la première.

Cette longue randonnée à travers l'Europe ne fera que confirmer les progrès réalisés et on peut affirmer que toutes les voitures qui reviendront couvertes de la poussière des chemins du circuit auront acquis un brevet inappréciable de solidité et de perfection.

F. A. Wheel

Un agent de police à Strelitz

Pas rigoureux, l'agent, mais un peu étonné de voir l'automobile qui arrive de si loin.

La route dans les monts Sudettes.

A travers la Bohème, les routes sont plutôt mauvaises, et les conducteurs prudents n'auront point de loisirs pour admirer les beautés des sites.

Nous pouvons fournir à nos lecteurs la collection brochée de la Vie au Grand Air, qui contient dans ses 8 volumes l'histoire complète et illustrée du sport dans ces huit dernières années.

Nous livrons ces collections au prix de 50 francs l'année 1898 — extrêmement rare — de 18 francs jusqu'en 1904 inclusivement et de 24 francs pour 1905.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le port.

AU VOLANT

ALBERT CLÉMENT

Par C. FAROUX

Le plus jeune conducteur français est aussi l'un des meilleurs ✤ Son calme, son sang froid, son exacte appréciation des distances en font un des concurrents les plus redoutables dans les grandes épreuves de 1906

Albert Clément

Un jeune homme qui est déjà un homme, dans la plus remarquable acception du mot ; le digne chef de file de l'équipe Clément.

La foule aime les exploits des jeunes : elle s'éprend vite de ceux qui, du premiers coup, s'imposent à son attention.

Et c'est pourquoi le plus jeune de nos grands conducteurs de voitures de course, Albert Clément, est aussi l'un des plus populaires, l'un de ceux que la masse aimerait plus particulièrement voir triompher dans les prochaines grandes épreuves, comme elle fut désolée, voici deux ans, de le voir frôler de si près la victoire, sans réussir à la saisir complètement.

Albert Clément, le fils du grand constructeur des voitures Bayard-Clément, est né le 7 juillet 1883. Il n'a donc pas encore vingt-trois ans.

Ce fut là où son père habitait alors, dans l'appartement historique du 20, rue Brunel, au-dessus de la petite boutique de «vélocipèdes», d'où sortit une si grande fortune, qu'Albert Clément fit son entrée dans le monde.

A cinq ans, le gamin était déjà un fervent cycliste. Il faisait l'admiration de ses camarades par son habileté. Quant à lui, il nourrissait la plus grande ferveur pour tous les vieux champions qu'il allait voir lutter au vélodrome de Bécon-les-Bruyères, et plus tard, au premier Buffalo.

Il ne manquait pas une réunion, se glissait au quartier des coureurs... jusqu'au jour où il lui fallut commencer sérieusement ses études.

Son père l'envoya sucessivement en Suisse, en Angleterre, et il revint en France à l'école Duvignau de Lanneau.

En Suisse, il avait fait du ski et du toboggan : en Angleterre, il avait pratiqué le cricket, le golf, la natation, le football ; aussi, fut-il immédiatement choisi dans l'équipe première de football rugby de Duvignau, l'année même où ce quinze gagna le championnat interscolaires.

Et les études ? Albert Clément n'a jamais beaucoup aimé la science aride. On voulait faire de lui un ingénieur ; il s'orienta de lui-même, avec une tenacité digne du père, vers la mécanique pratique.

Passant de longues journées dans les ateliers de l'immense usine du quai Michelet, travaillant avec les ouvriers, mettant lui-même la main à la pâte, et n'ayant pas de plus grand plaisir que faire de longue échappées en automobile, il donna bien vite aux siens l'impression qu'il avait trouvé sa voie, dans le sillage de son père.

Au volant Il avait déjà, depuis longtemps, la pratique de voitures puissantes : il conduisait notamment une 60-chevaux tous les samedis, sur la route de Paris à Compiègne, route difficile entre toutes.

Albert Clément devint rapidement un excellent manieur de volant. Ses qualités de sang-froid, de décision, de prudence et d'audace — ces deux mots peuvent aller ensemble — décidèrent alors son père à lui faire faire le rude apprentissage de la course.

A cette école, il se perfectionna de façon si rapide et si complète, que la grande marque qui porte son nom n'hésita plus à lui confier ses chances dans les grandes épreuves.

La maman fit bien quelques observations, mais le père avait décidé que son fils ferait l'éducation de ses nerfs et de sa volonté en conduisant les monstres de vitesse. Ce fils ne demandait pas mieux, et c'est ainsi qu'Albert Clément se mit, pour la première fois en ligne, aux Eliminatoires Françaises des Ardennes, en mai 1904.

Il fit d'ailleurs, dans cette épreuve difficile, une course admirable et s'il ne se classa que huitième, la faute en fut tout entière à un accident survenu à son réservoir d'essence. Combien d'autres auraient abandonné à sa place ! Lui, il démonta son réservoir, le porta sur ses épaules pendant plus de deux kilomètres, jusqu'au maréchal le plus proche : il fit lui-même les soudures nécessaires, revint à sa voiture, remonta le réservoir et repartit une heure et demie après son arrêt forcé !

Passons rapidement sur son succès dans le mille arrêté à Arras, et rappelons la performance superbe qu'il fit dans le Circuit des Ardennes Belges.

S'il finit troisième à 3 m. 56 s. du premier, il était premier aux 500 kilomètres. Cela lui valut du reste l'honneur de détenir le record du monde de la distance à près de 93 de moyenne.

Dans la catégorie voiturettes de ce même Circuit des Ardennes, Albert Clément fut le seul à finir le parcours, en dépit de huit crevaisons sucessives.

Et ce fut la coupe Vanderbilt. Cette fois le jeune conducteur faillit bien décrocher la timbale. Il dirige en effet sa grosse voiture avec une telle maëstria qu'aux 400 kilomètres il est en tête et n'est finalement battu par Heath que d'un peu plus d'une minute.

La dernière saison Troisième aux Ardennes, deuxième en Amérique... beaucoup pensaient que la loi se vérifierait et faisaient d'Albert Clément leur favori pour le Circuit d'Auvergne. Nous comptions sans la guigne, qui en Auvergne comme à Brescia, s'acharna sur le sympathique garçon et l'empêcha de défendre régulièrement sa chance.

Nous allons retrouver cette année sur le champ de bataille ce «fils à papa» qui donne un si bel exemple à tous ceux que la fortune fait oisifs et désœuvrés. Il apportera encore dans les grandes luttes qu'il y aura à soutenir ses remarquables aptitudes. Et soyez certain que l'année ne se terminera pas sans qu'il ait enfin réussi à forcer les sourires de la fortune.

C. Faroux.

LES SIX-CYLINDRES

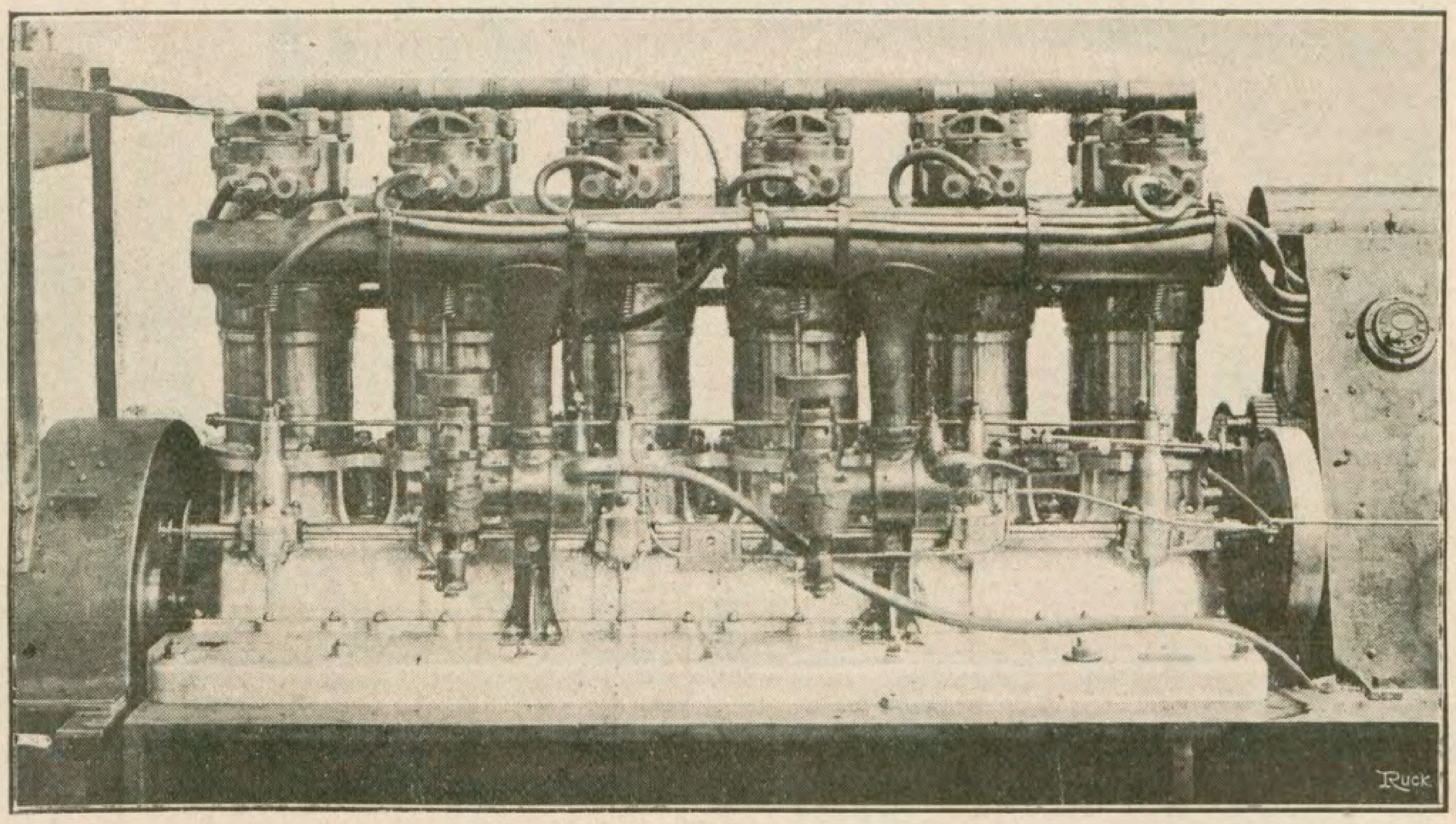
Le 6-cylindres, invention française, appliquée pour la première fois en France sur une voiture automobile, présente d'incontestables avantages au point de vue de l'équilibrage, de la souplesse

Le 6-cylindres est à l'ordre du jour. Il y a, dans les grandes maisons de construction automobile, un mouvement très net en sa faveur, aussi bien en ce qui concerne le moteur de voiture que le moteur de canot. Il est donc tout indiqué d'exposer à nos lecteurs les raisons qui militent en faveur de sa supériorité, les objections qu'on fait à son adoption, ainsi que les causes de cette faveur tardive.

Tardive... le mot n'est pas trop fort. Il y a longtemps que la théorie a éclairci la question et démontré la supériorité du 6-cylindres sur le 4-cylindres. Il y a plus de vingt ans qu'un chercheur obstiné l'a réalisé, et l'enfant de Fernand Forest — car c'est de ce précurseur qu'il s'agit — tourne depuis tantôt vingt ans à l'arsenal de Brest, sans jamais avoir occasionné aucun ennui.

S. F. Edge, de la firme Napier, mène, depuis dix-huit mois, une campagne, qui, si elle n'est pas couronnée de succès, prouve du moins sa persévérance. Il revendique en particulier, le 6-cylindres comme une invention anglaise. Nous allons voir ce qu'il en faut penser.

Par une heureuse bonne fortune, j'ai entre les mains deux documents inédits qui vont éclairer la question.



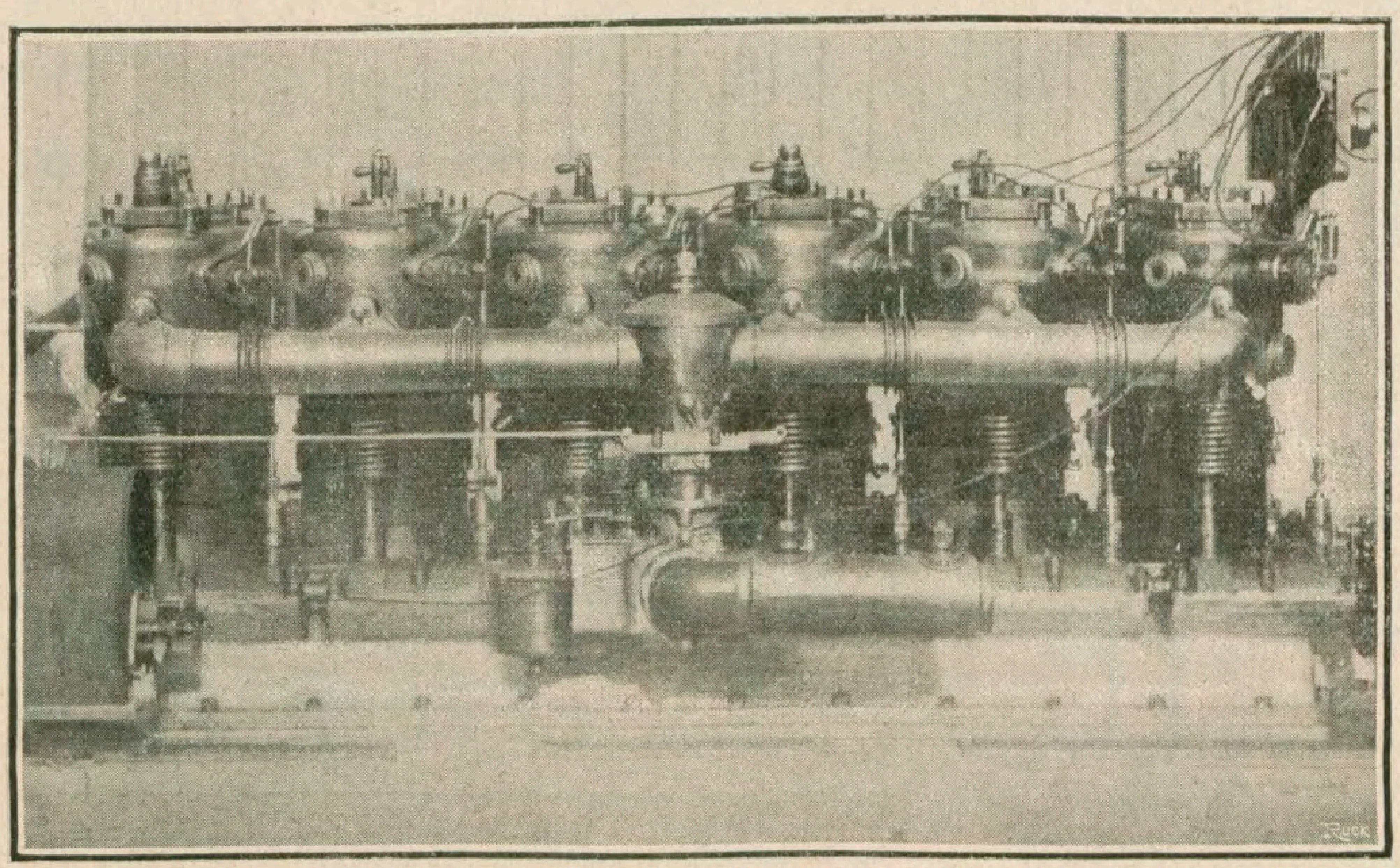
Le six-cylindres Panhard

C'est d'abord une lettre émanant du Ministère de la Marine adressée à M. Forest, constructeur, et lui demandant l'exécution d'un 6-cylindres de son système, lettre à laquelle Forest répondit presque immédiatement par une soumission en bonne et due forme.

Quoi de plus probant que ces deux documents! Pour qui les a vus, la cause est bien entendue.

A la fin de 1901, la Société Mors commençait les études d'un 6-cylindres destiné au colonel Renard : le moteur achevé fut essayé sur un châssis et donna de bons résultats. Au début de 1903, la Société des études mécaniques, construisait un gros 6-cylindres de 80-chevaux. Ce moteur était monté sur une voiture de courses, engagée dans l'épreuve Paris-Madrid. On en avait été très satisfait aux essais; malheureusement, on ne pût jamais descendre au-dessous de la limite réglementaire de poids. Je connais encore quelques autres applications du 6-cylindres datant à peu près de la même époque, mais ce que je viens de dire suffit à réduire à néant les prétentions d'Edge.

Pourquoi donc le 6-cylindres est-il mieux accueilli, aujourd'hui, de l'acheteur, qu'il y a trois ans? Tout simplement parce que la clientèle spéciale est mieux préparée à son adoption, parce que des études sérieuses faites par les ingénieurs-constructeurs leur ont prouvé l'indiscutable supériorité de ce type.



Le six-cylindres Mercédès

Importance de l'équilibrage d'un moteur

Tout le monde connaît la force centrifuge et ses effets. Or, dans un moteur, nous trouvons des organes tels que les manivelles qui sont animés d'un mouvement de rotation autour d'un axe et des organes tels que le piston, sa tige... qui sont animés d'un mouvement rectiligne alternatif. Il est évident que les forces d'inertie sont susceptibles de produire dans ces pièces des effets qui se traduisent par des déformations d'autant plus considérables que ces forces sont plus grandes, et par suite, que la vitesse est plus considérable. Ces phénomènes, se traduisent extérieurement par des trépidations plus ou moins violentes suivant que le moteur est plus ou moins équilibré.

Or, l'analyse montre que tous ces inconvénients disparaissent dans le 6-cylindres. Il permet un équilibrage parfait. La disposition des six manivelles, par 3 groupes à 120° atténue énormément les variations du couple moteur et si l'on possédait un parfait réglage sur l'admission, il serait permis, au moins théoriquement, de supprimer complètement le volant. Dans la pratique, on peut tout au moins l'alléger considérablement.

Ce n'est pas là le seul avantage que présente le 6-cylindres. La souplesse de ce type lui assure une grande élasticité de puissance : il s'en suit qu'il n'est plus nécessaire d'avoir quatre vitesses. Deux suffiraient à la rigueur.

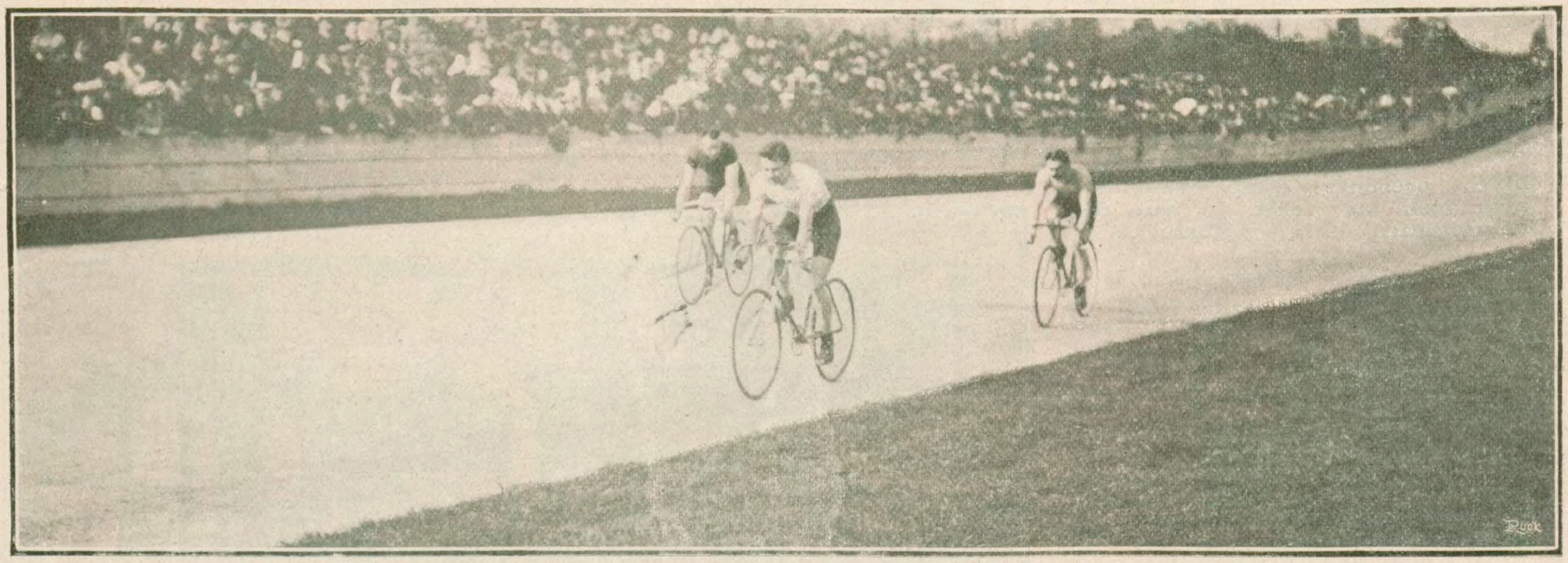
Certains adversaires du 6-cylindres objectent la complication d'un mécanisme d'allumage et d'une distribution, déjà délicats par eux-mêmes, l'allongement du moteur, l'augmentation de poids qui résulte de l'adjonction de deux cylindres, etc.

A tout cela, il est aisé de répondre : la soi-disant augmentation de poids est largement compensée par la diminution du volant et la suppression de deux vitesses, et d'un autre côté, il n'est pas si difficile, avec nos machines-outils actuelles, de forger et d'usiner un arbre manivelle avec coudes à 120°, non plus qu'un arbre à cames convenablement placées. Les objections sont de pur sentiment.

Que l'avenir, pour la voiture un peu puissante, au-delà de 30-chevaux, par exemple, soit aux 6-cylindres, c'est ce dont personne ne doit douter. D'ailleurs, rien ne vaut une expérience à cet égard. Roulez dans une 6-cylindres de bonne construction, une Panhard, une Bayard-Clément, etc., vous serez fixé : la souplesse et la douceur de ce type sont idéales.

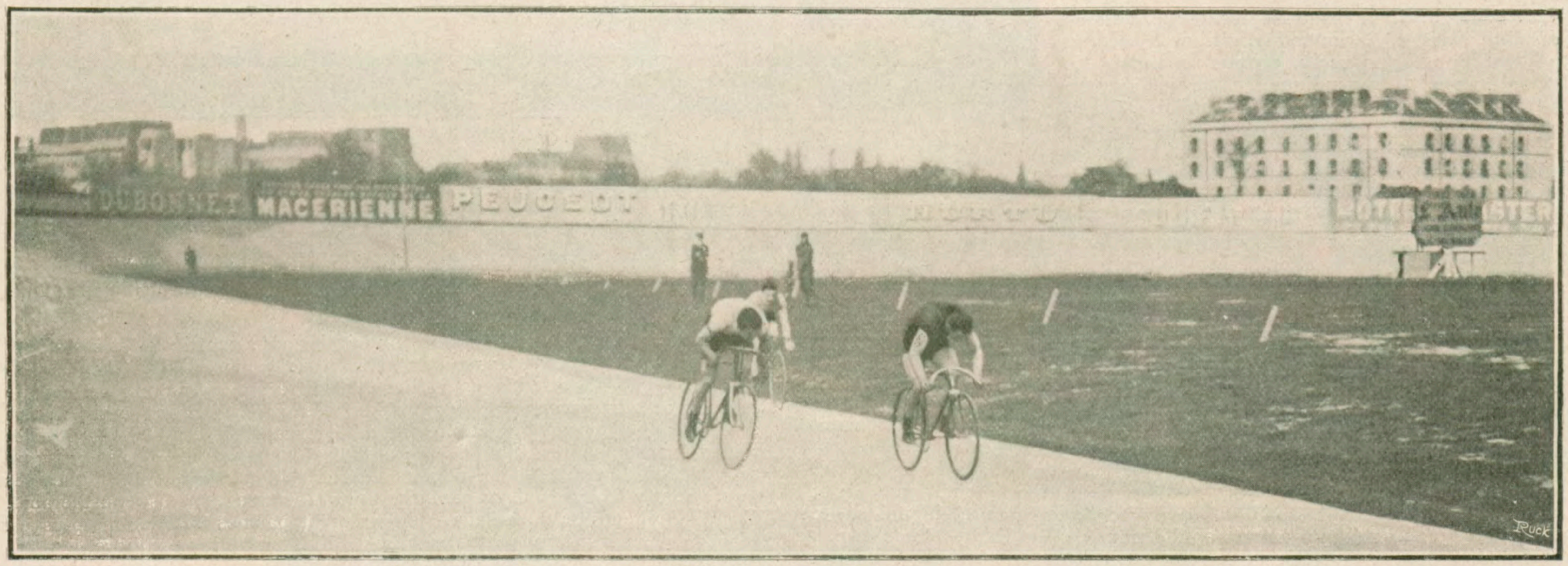
C. Faroux.

LA RÉOUVERTURE DU PARC DES PRINCES



La Finale du Grand Prix de Pâques

Un passage de la seconde manche de la finale du Grand Prix, qui avait réuni Van dan Born, Poulain et Friol. C'est dans cette manche que Friol est arrivé premier.

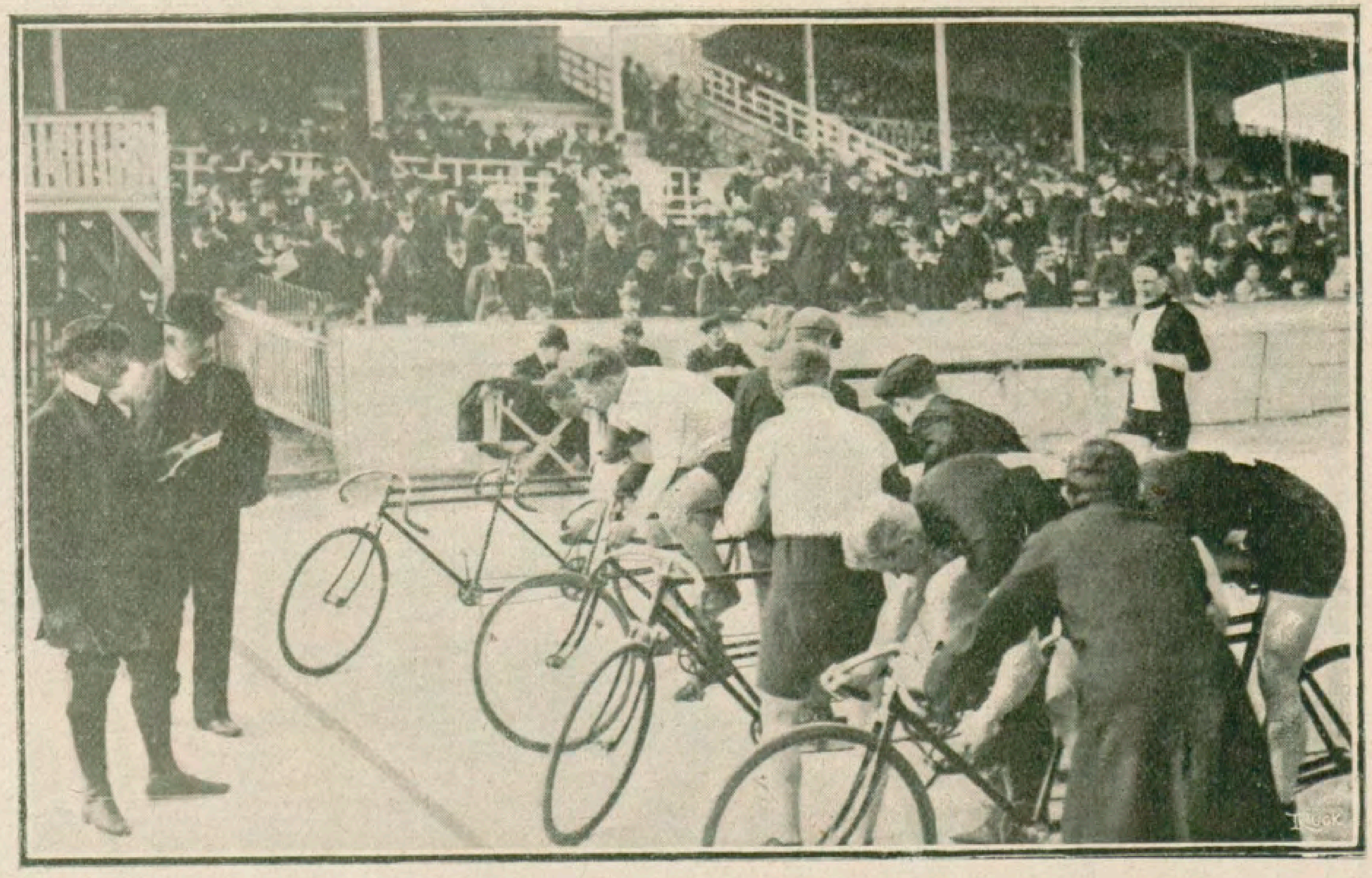


La Troisième manche de la Finale.

Van dan Born arrive premier pour la seconde fois, ce qui lui assure la première place dans le classement par points. Friol est deuxième avec 5 points; Poulain, à court d'entraînement, troisième avec 9 points.

Moran

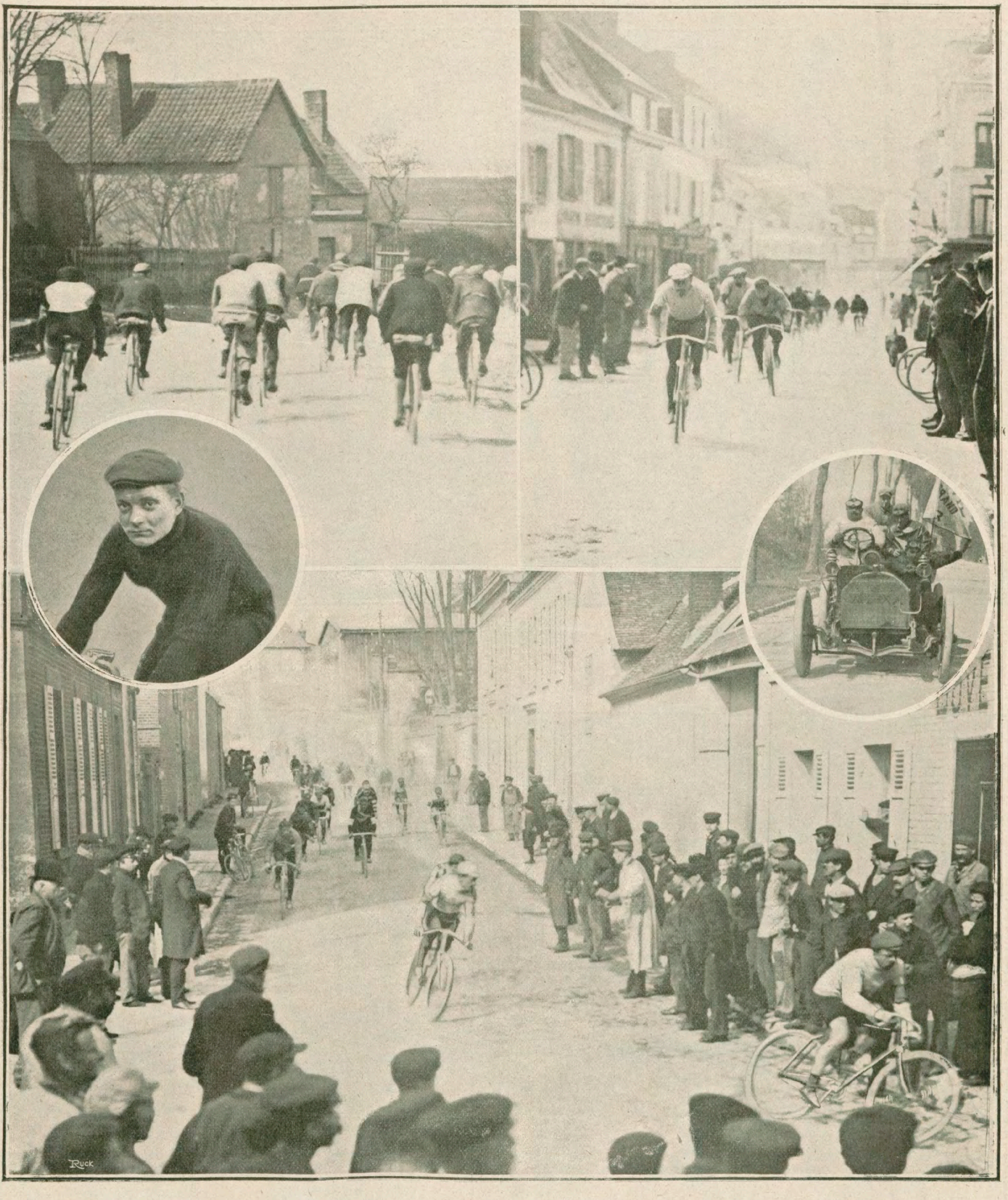
Le crack américain, qui vient d'arriver à Paris, a eu de mauvais débuts que les fatigues du voyage peuvent excuser. Il prendra sa revanche



Le Départ de la Course de Tandems

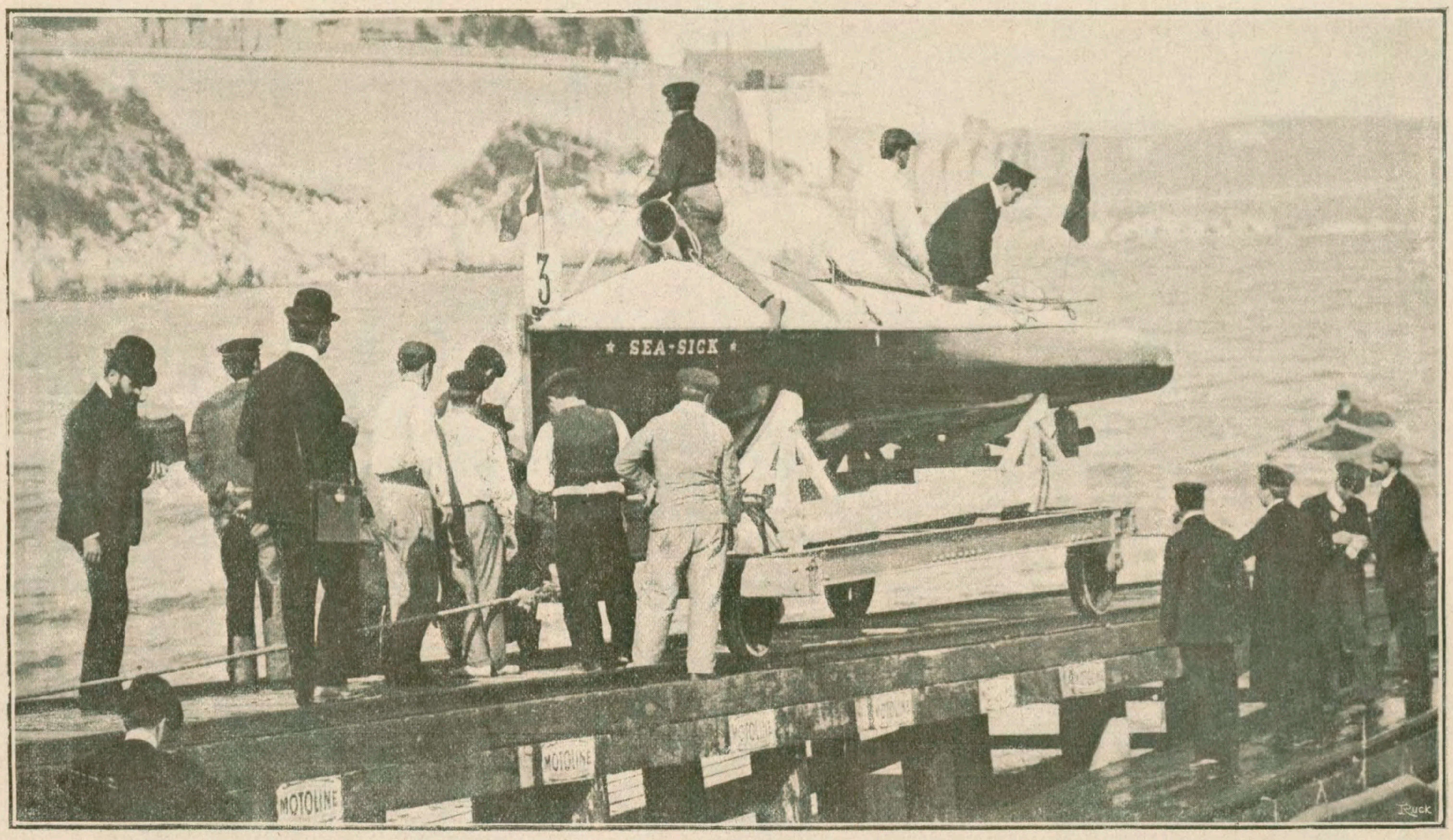
La Course de tandems fut gagnée par Ellegaard-Van den Born dont la victoire ne faisait l'objet d'aucun doute, la seule équipe redoutable, Friol-Poulain, n'étant pas parmi les partants.

CORNET GAGNE PARIS-ROUBAIX

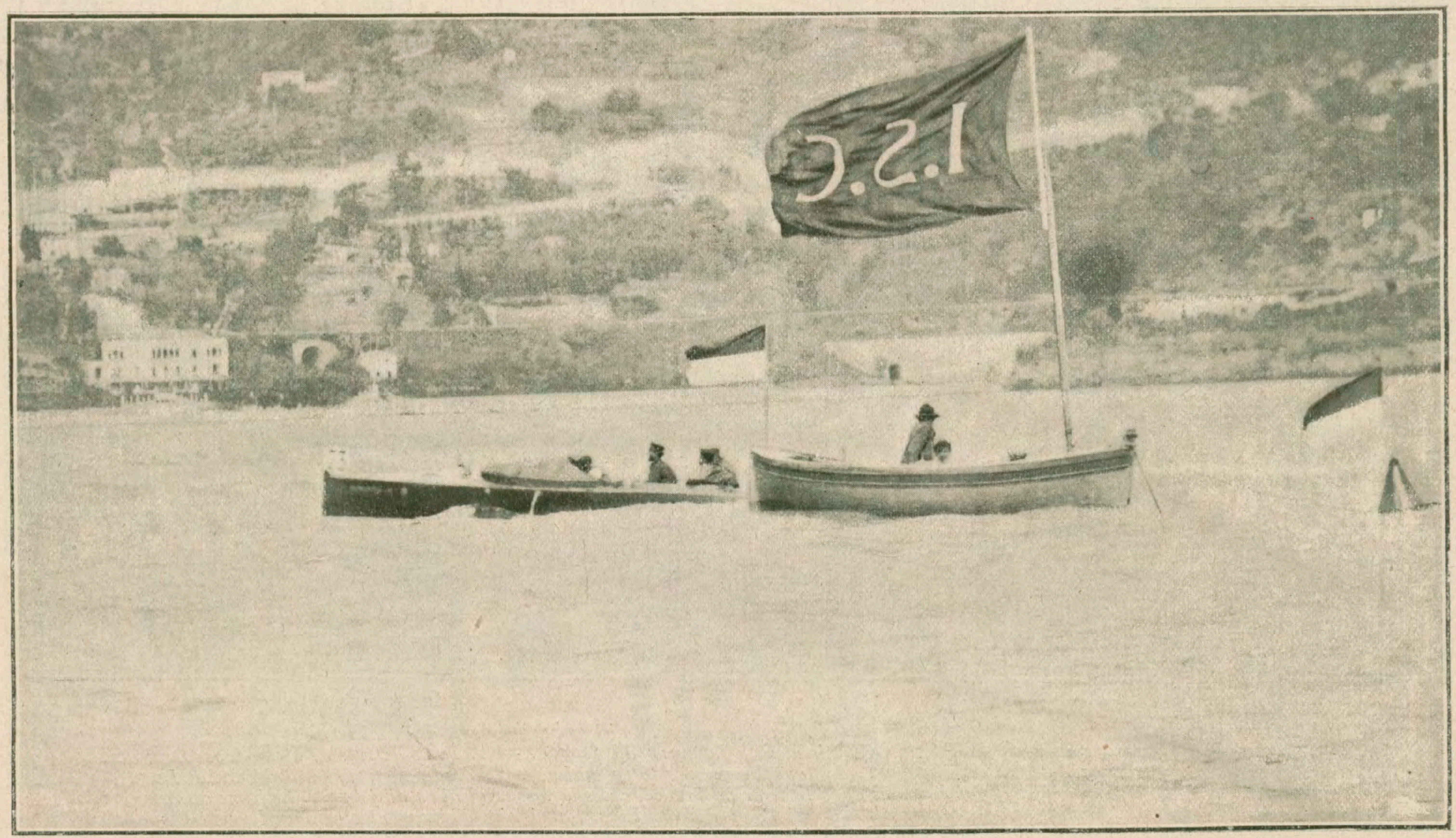


1. Le peloton de tête très compact, mené par Gougoltz, Pottier et Aucouturier ne s'est disloqué qu'à la côte de Doullens où Cornet et Cadolle ont pu prendre la tête. Cornet, jusqu'à ce moment était resté volontairement à la queue du peloton. — 2. Dans les rues de Méru, César Garin essaie vainement de s'échapper sur le pavé. — 3. Cornet, gagnant de Paris-Roubaix 1906 en 10 heures 2 secondes $1/5^{e}$*, sur pneus* Michelin. *Le gagnant de Paris-Roubaix avait été classé premier il y a deux ans dans le* Tour de France, *après la disqualification du premier. Le jeune coureur est très énergique, et derrière tandems humains, sur piste, s'est déjà prouvé l'égal des meilleurs. Sa victoire d'hier montre qu'il ne leur est pas inférieur sur route. — 4. La voiture automobile de la* « Vie au Grand Air ». *Mise à la disposition de la « Vie au Grand Air » par l'excellent mécanicien et réputé conducteur Paul Faure, la Mercédès 24 HP a permis à nos collaborateurs de suivre la plus grande partie de la course. — 5. Devant le contrôle volant de Breteuil. Sans se soucier des virages à angle droit, Trousselier qui vient de rattraper le peloton passe en tête à toute allure, suivi de César Garin, de Decaup et de Gougoltz.*

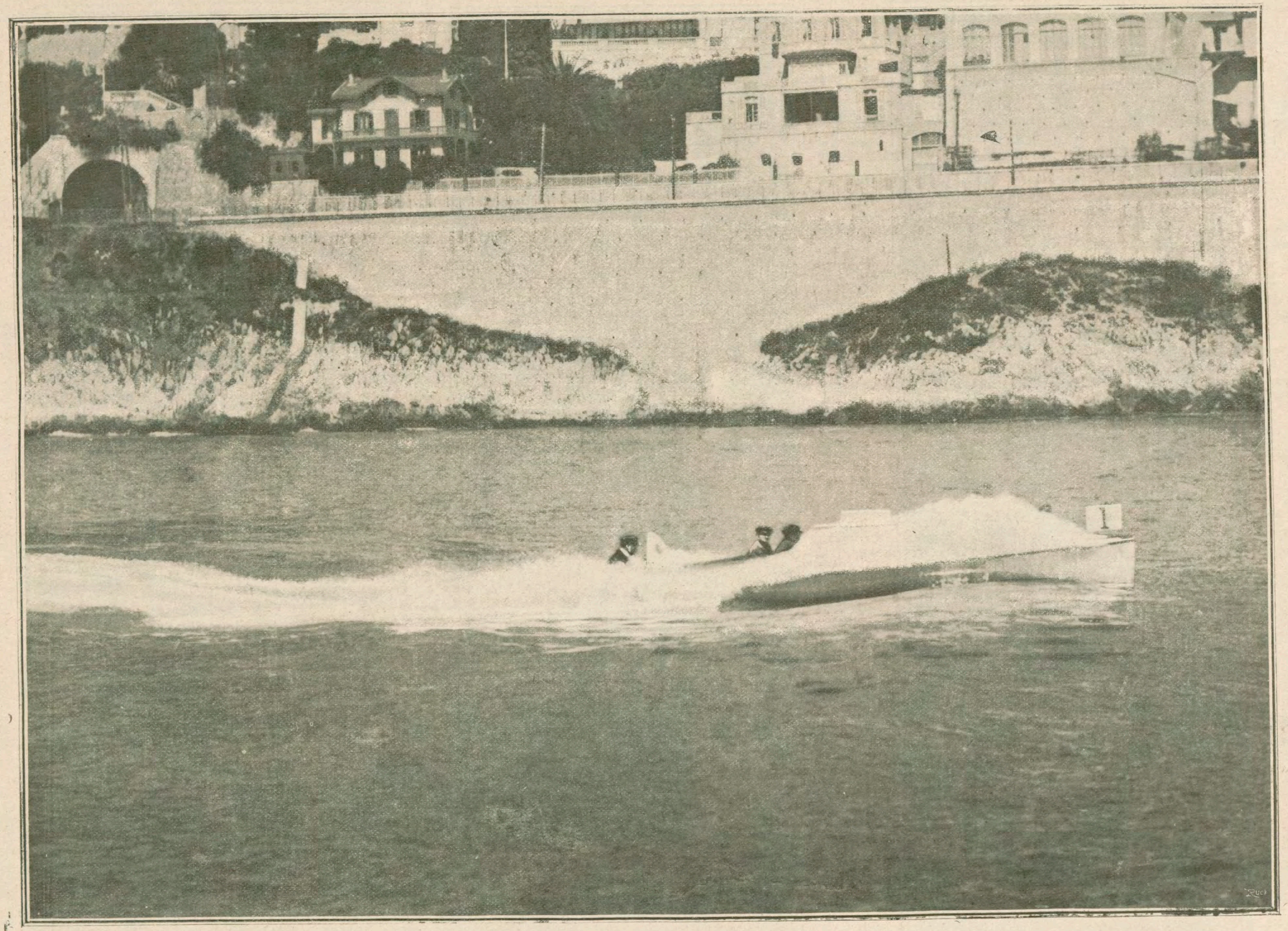
A MONACO



LE " SEA SICK "
Au Baron de Caters, moteur Itala, *coque* Tellier, *gagne la catégorie des racers de 10 mètres, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 4 m. 8 s., record du monde et bat, dans la course du mille, le record du monde du kilomètre en mer pour sa catégorie en 1 m. 10 3/5.*



LE " FLORENTIA IV "
à la Société Florentia, moteur et coque Florentia, *gagne le handicap des cruisers.*

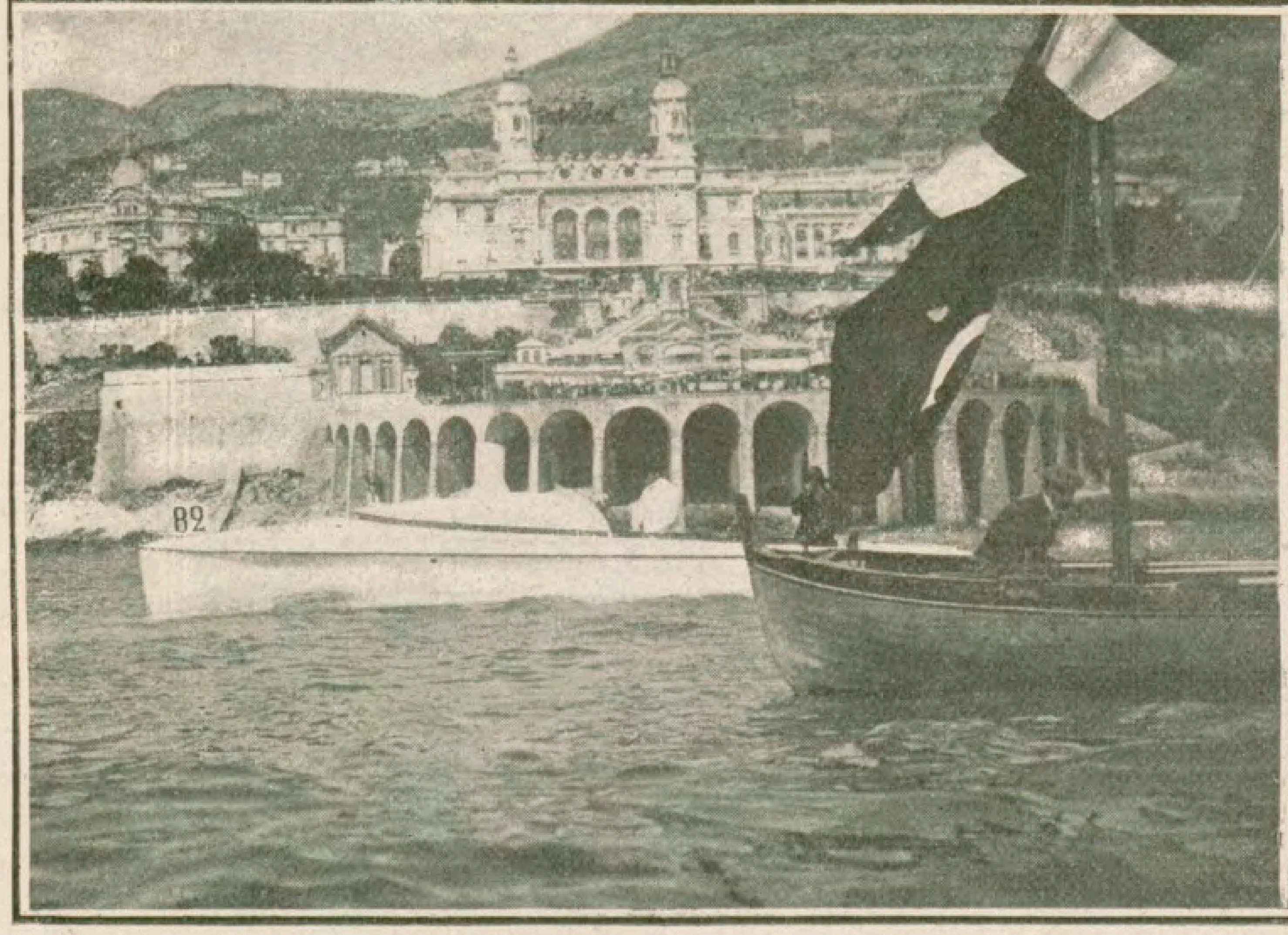


(Plaque Lumière)

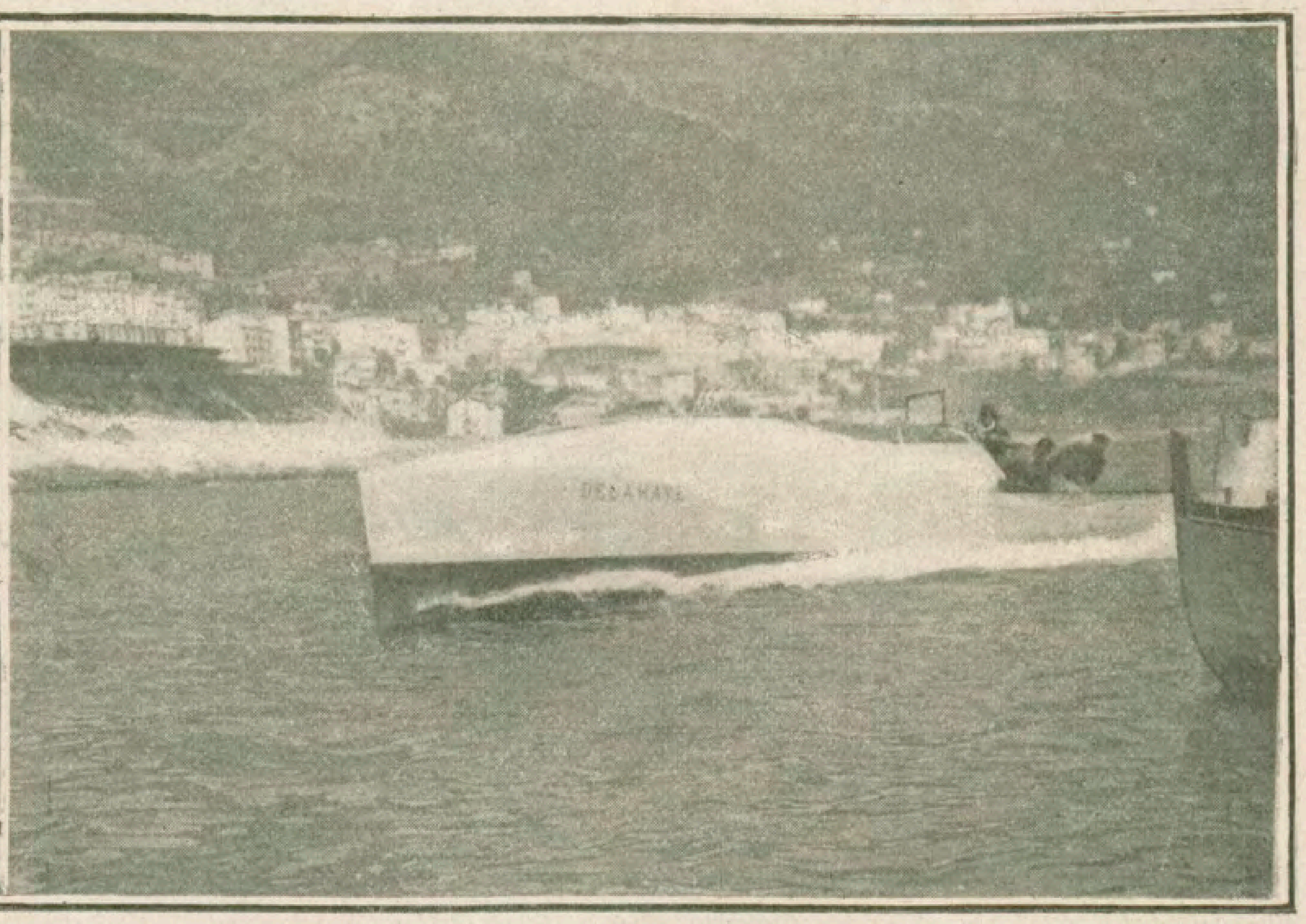
" L'ANTOINETTE IV "

Racer de 8 mètres, à M. Levavasseur, moteur Levavasseur, *coque* G. Pitre et Cie, *gagne la course des racers de 1re série, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 9 m. 43 s., moyenne à l'heure 13 k. 238 et arrive second dans le Championnat de la Mer, 200 kilomètres en 4 h. 42 m. 53 s., moyenne à l'heure 42 k. 420.*

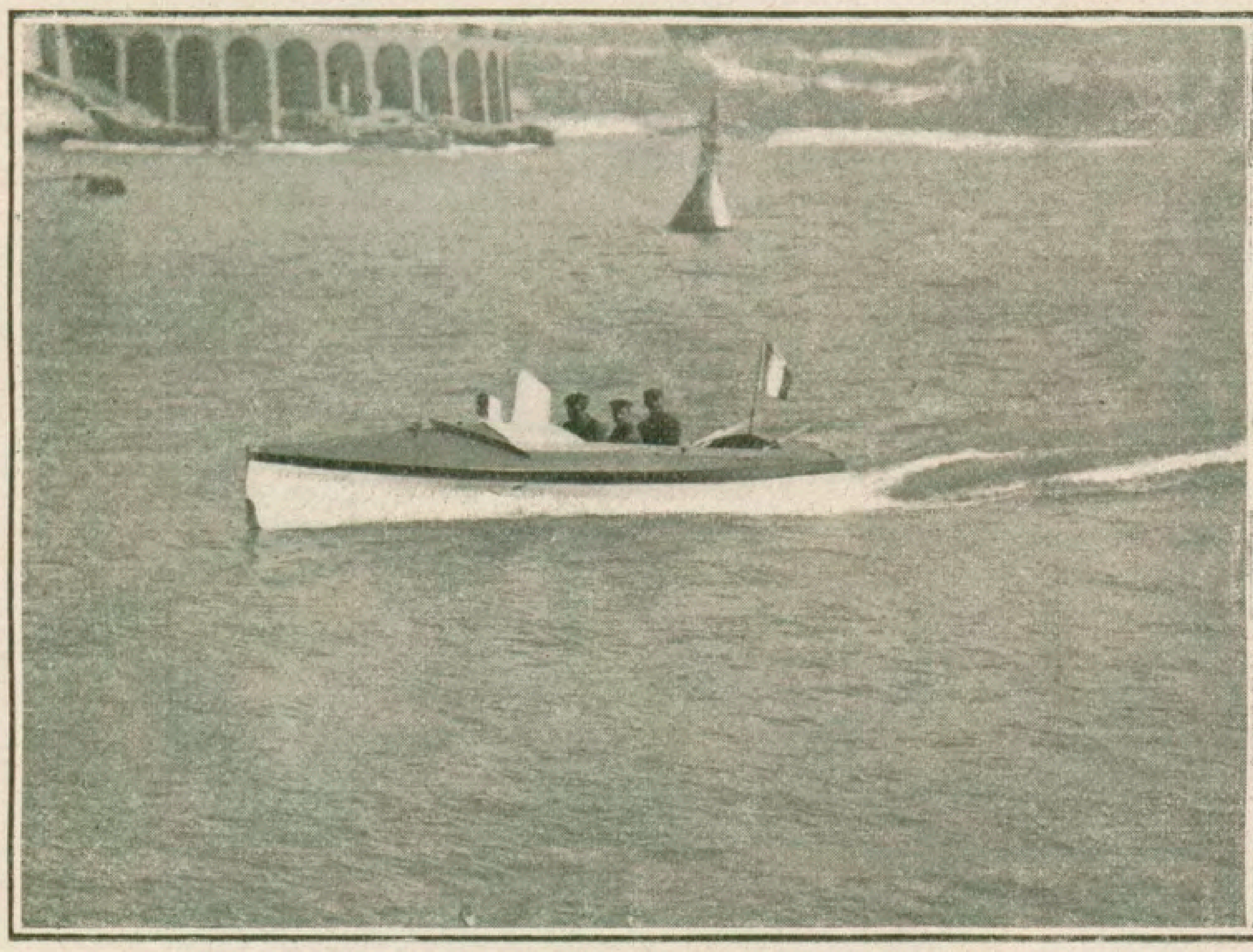
A MONACO



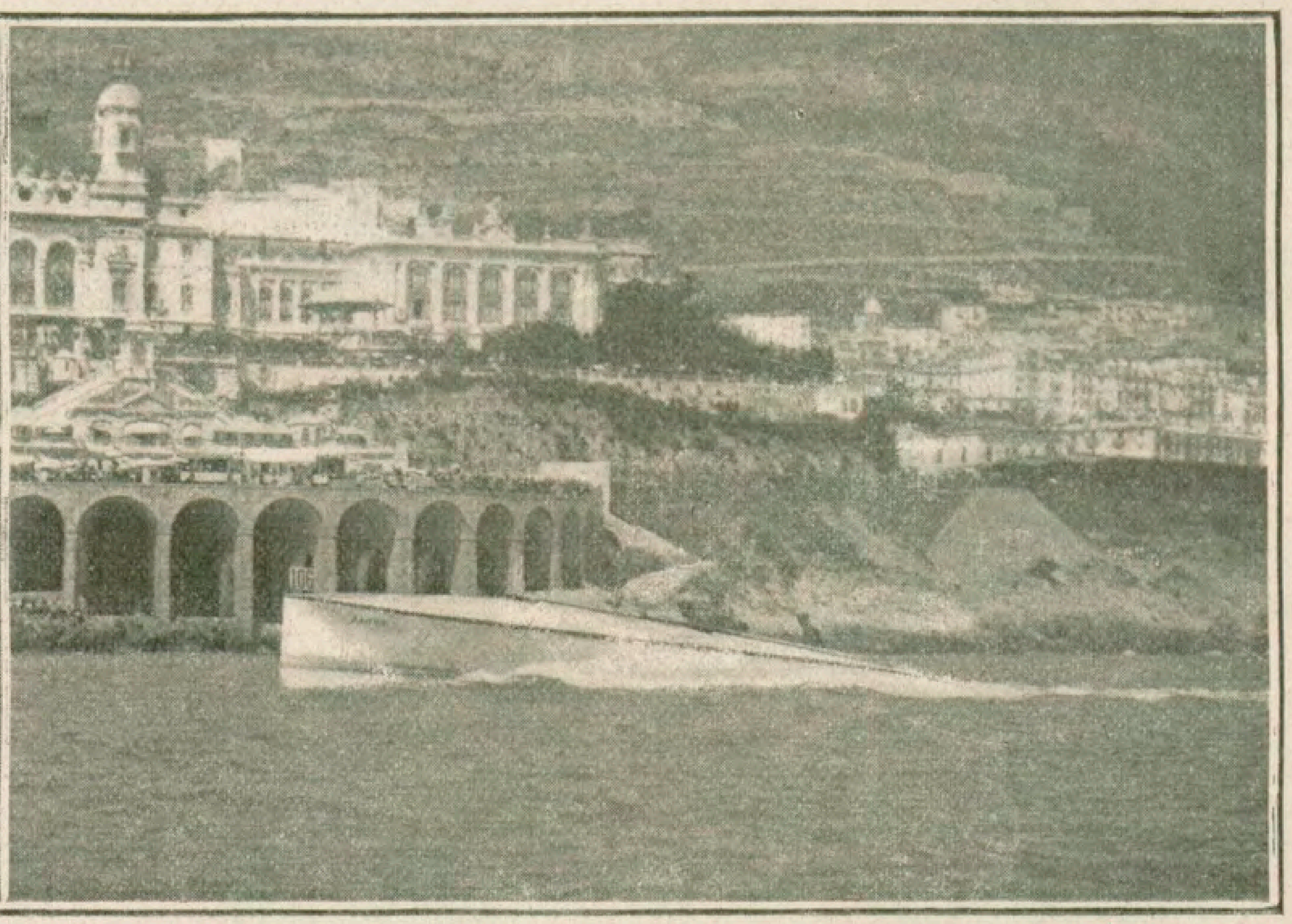
LE "CALYPSO"
à M. Crucq, moteur Mors, coque Pitre et Cie, gagne la 3e série des cruisers, 50 kil. en 1 h. 28 m. 23 s. 3/5, bat dans le handicap le record du monde des cruisers en 1 h. 22 m. 12 s.



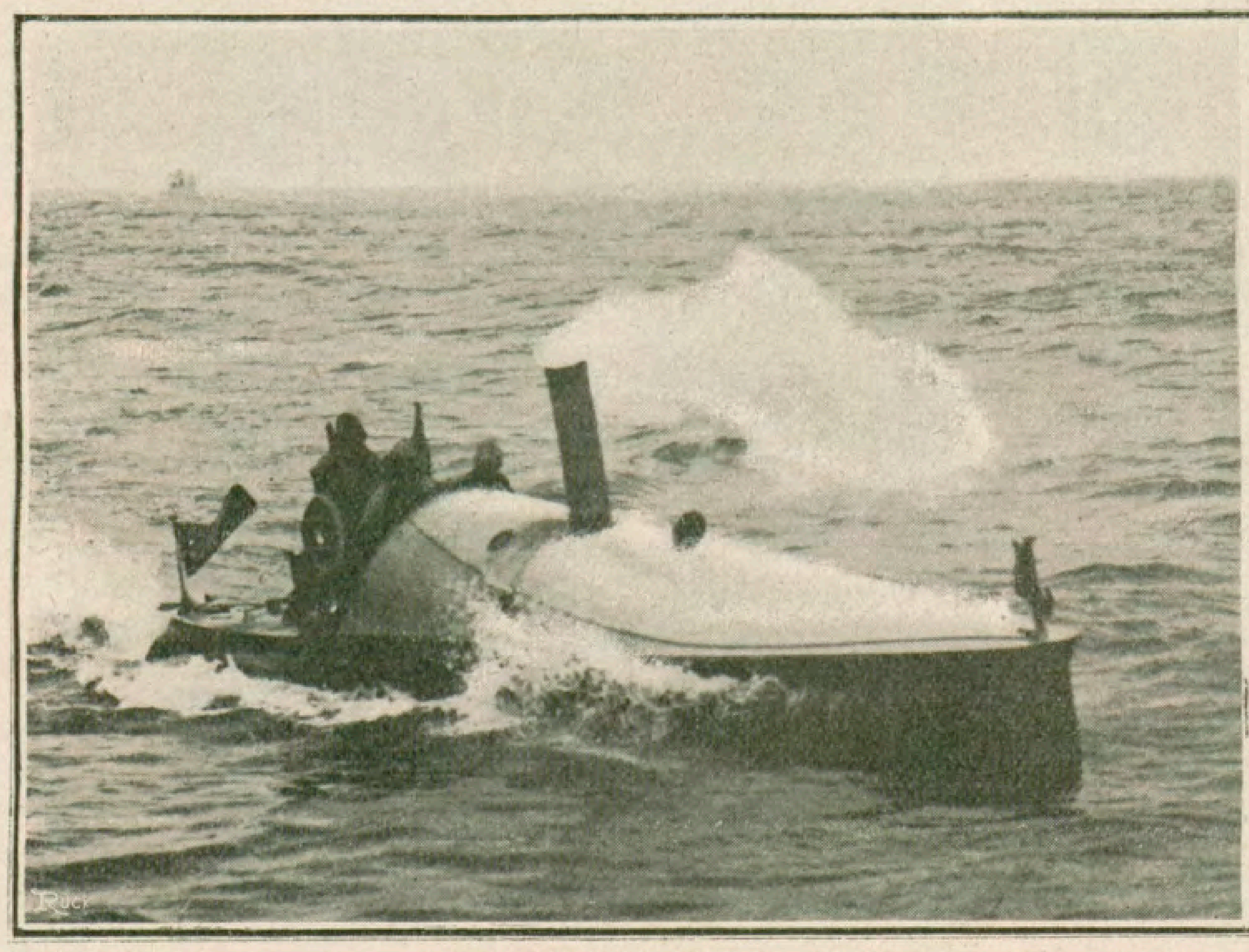
LE "DELAHAYE"
à MM. Desmarais et Morane, moteur Delahaye, coque de la Brosse et Fouché, magnéto Simms-Bosch, gagne la série des racers de 18 mètres et le Championnat de la Mer, 100 kil. en d h. 40 m. 12 s.



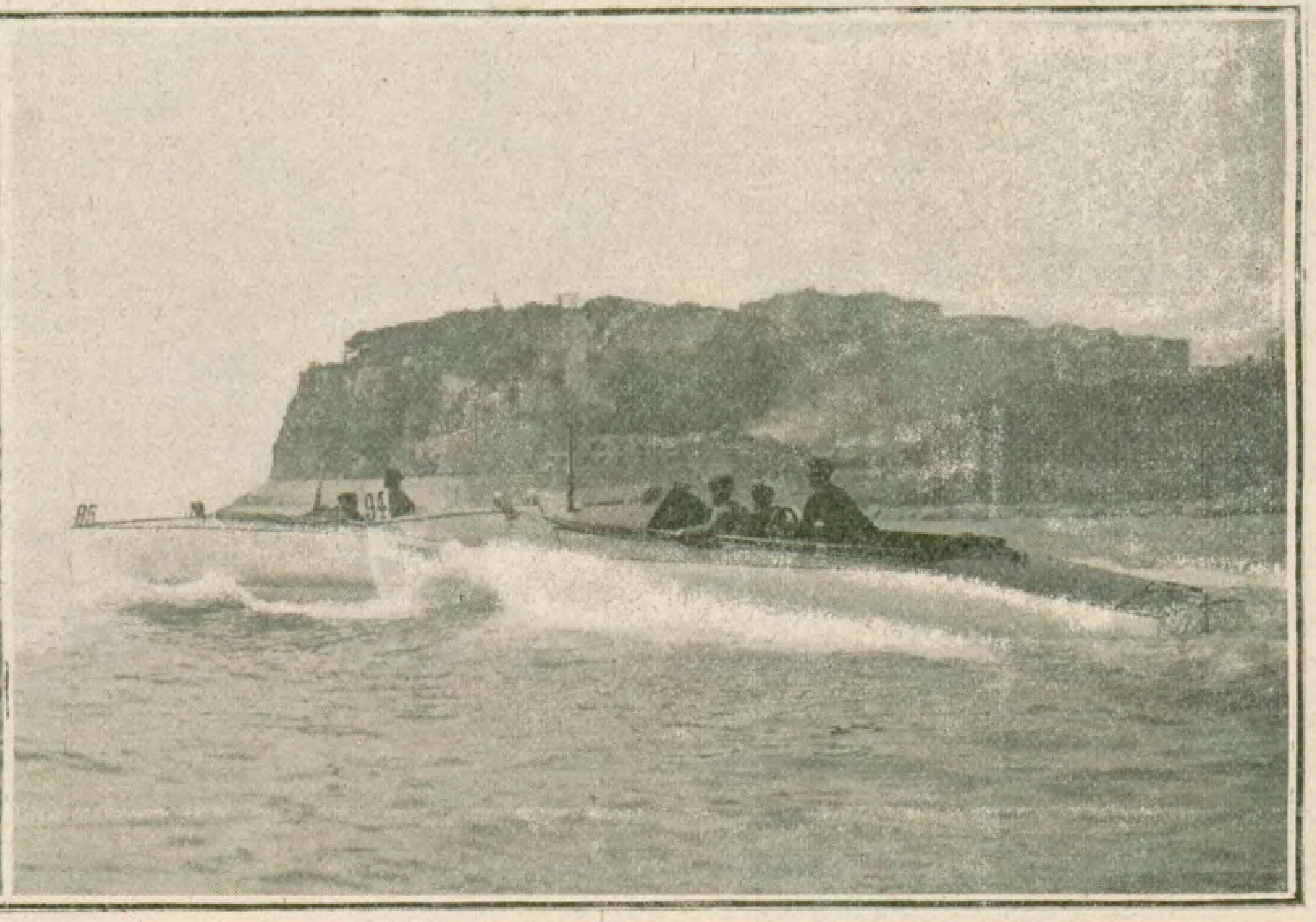
"L'EXCELSIOR VIII"
à MM. Celle et Lucien, vainqueur de la 2e série des cruisers.



LE "PAMPA"
à M. de Anchorena, vainqueur de la 4e catégorie des cruisers.



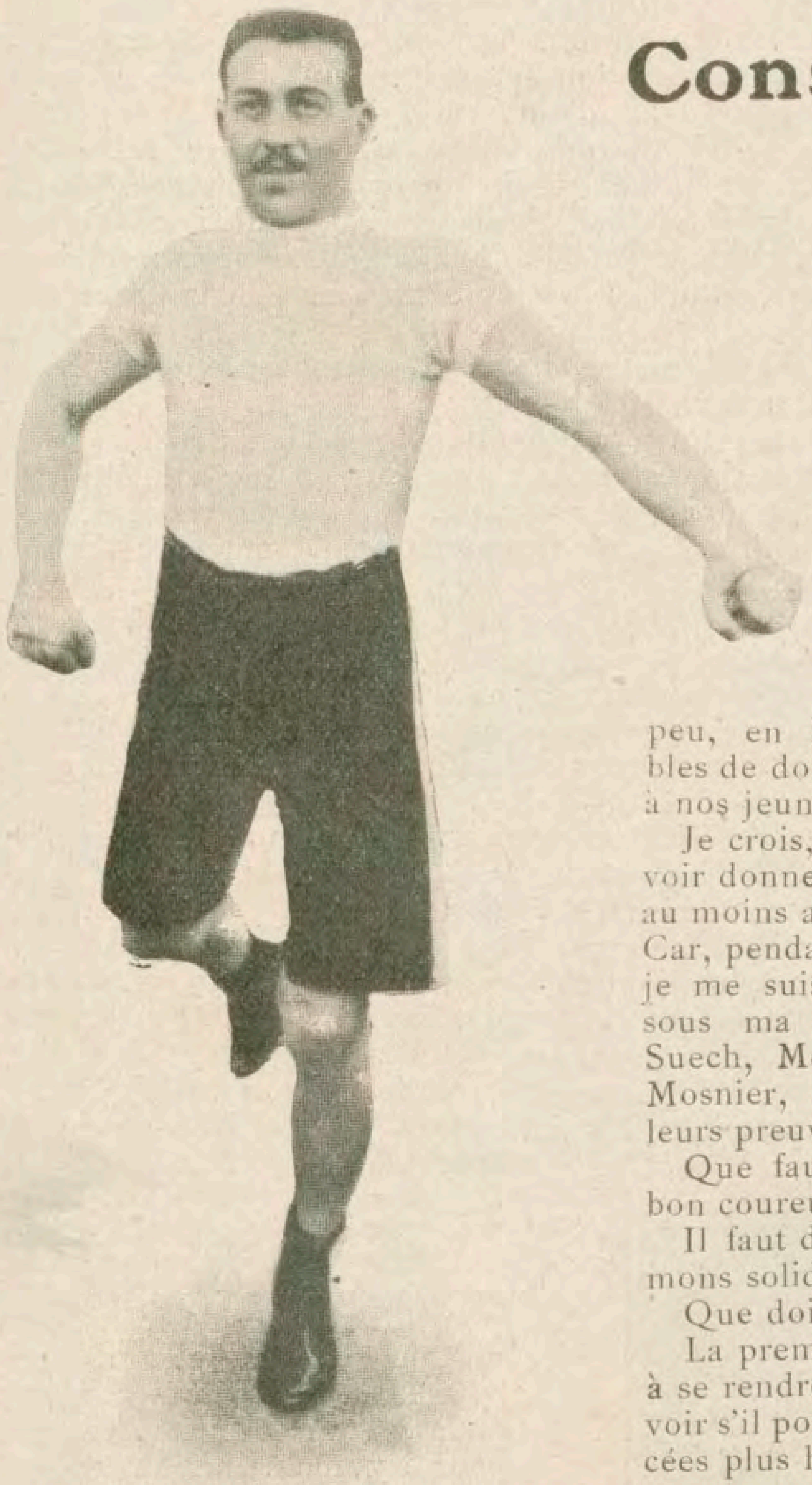
"LE YARROW-NAPIER"
à Lord Montague, vainqueur de la 2e série des racers et du handicap.



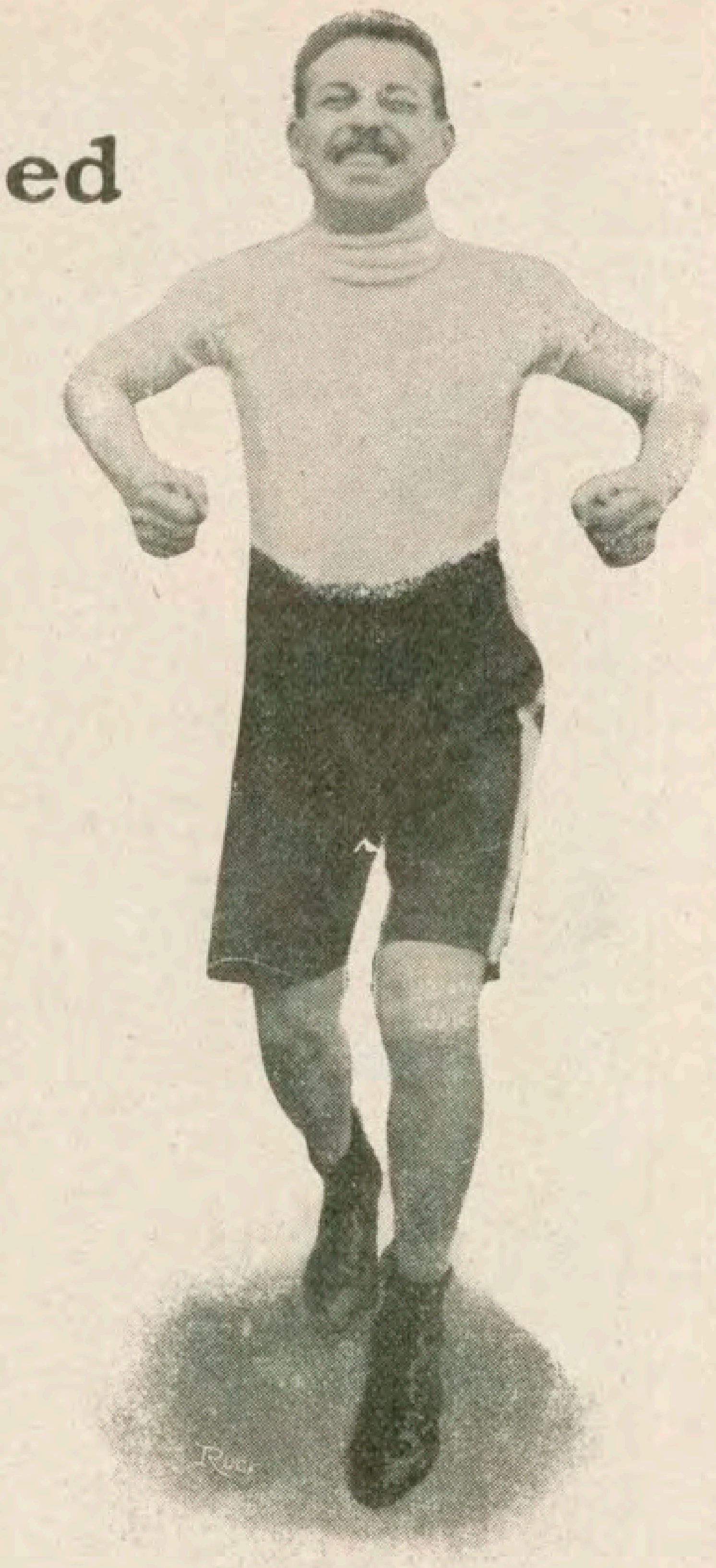
L'abordage du **"ZUST"** *et du* **"PAMPERO"** *dans un virage.*

Conseils aux Coureurs à pied

Il est peu de coureurs à pied qui s'entraînent d'après de sérieux principes. M. Gontier, qui eut sous sa direction de nombreux champions professionnels, a bien voulu résumer pour les débutants quelques conseils d'entraînement.



Entraînement raisonné.
L'allure du coureur qui a subi un entraînement raisonné se remarque à sa souplesse et à sa facilité.



Coureur surentraîné
Il peine, « rame» et ne peut suivre le train qui lui est mené.

Je lisais, il y a peu de temps, dans un journal spécial de sports, sous la signature d'un de nos plus distingués écrivains sportifs, qu'il n'y avait pas, ou qu'il n'y avait que très peu, en France, d'entraîneurs capables de donner des conseils pratiques à nos jeunes pédestrians.

Je crois, sans vanité exagérée, pouvoir donner à nos coureurs, ou tout au moins aux débutants, ces conseils. Car, pendant la très longue période où je me suis occupé de sports, j'ai eu sous ma direction Goupil, Neveu, Suech, Menu, les frères Diffloth et Mosnier, tous hommes qui ont fait leurs preuves.

Que faut-il posséder pour faire un bon coureur à pied?

Il faut de bonnes jambes, des poumons solides et un cœur bien attaché.

Que doit faire un débutant?

La première des précautions consiste à se rendre chez un médecin pour savoir s'il possède les trois qualités énoncées plus haut. Si oui, il peut se mettre à l'entraînement sans crainte. Si non, c'est inutile, car sa volonté ne suppléerait pas à la faiblesse de sa constitution.

Principes d'entraînement — Suppression des alcools, du tabac et des veilles.

Car, pour devenir un champion, ou tout au moins un coureur de classe, il faut savoir sacrifier l'agréable à l'utile.

Voici donc notre futur champion prêt à faire ces sacrifices. Sur quelle distance va-t-il s'entraîner? C'est une question bien difficile à résoudre, pour lui qui n'a jamais fait de course à pied. S'entraînera-t-il sur la vitesse, le demi-fond, ou le fond? Il n'en sait rien, car il ne connait pas ses aptitudes sur ces différentes distances. Ce n'est qu'après plusieurs essais, qu'il saura sur laquelle il doit se spécialiser. Après s'en être rendu compte, il ne devra s'entraîner que sur celle-ci, nul n'ignorant que l'on ne peut être champion de 100 mètres et champion de l'heure.

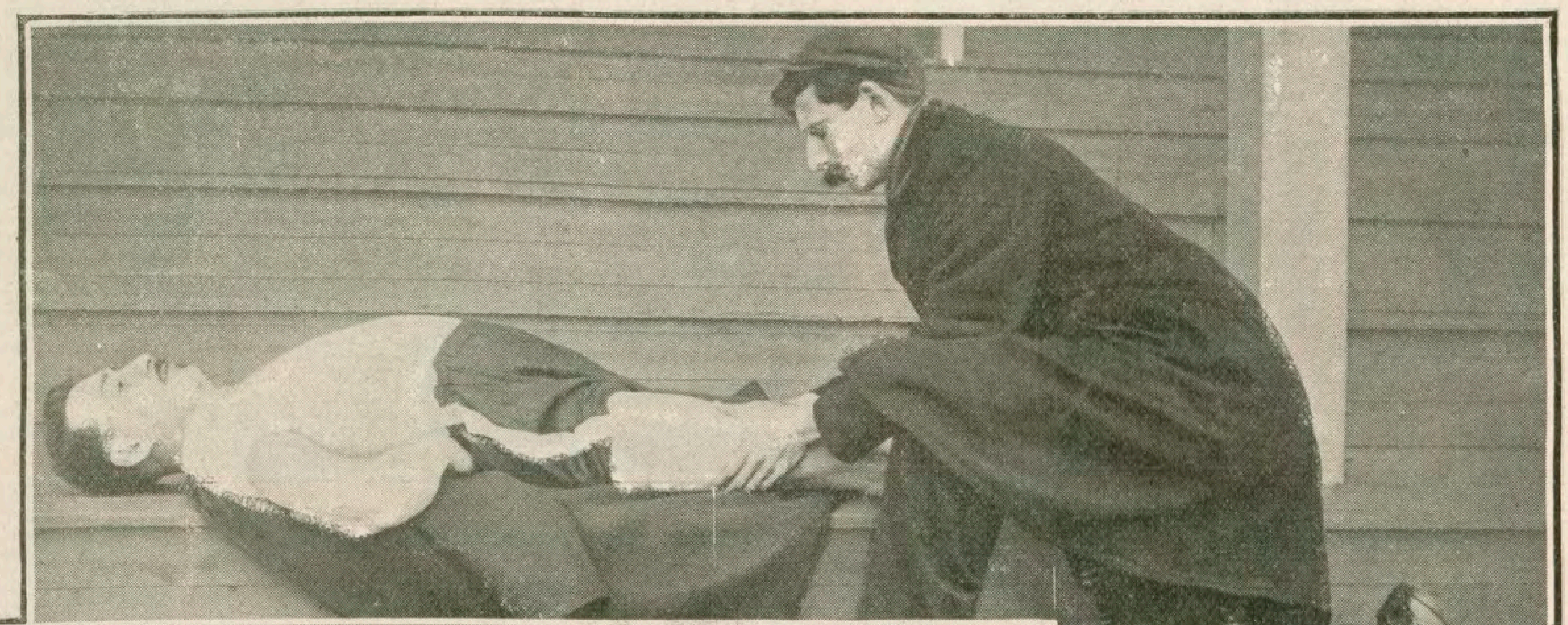
Je conseillerai de s'entraîner de préférence, le matin de très bon e heure, ou l'après-midi de cinq à six heures et non pas, comme tant de coureurs insoucieux de leur santé, à dix et onze heures du soir, ce qui ne leur permet guère de se coucher avant minuit, et même plus tard, chose absolument contraire à l'entraînement.

De plus, comme la plupart de ces jeunes gens, étant fils d'ouvriers, n'ont pas le moyen ou le loisir de se faire préparer un dîner spécial, ils s'entraînent par conséquent dans de déplorables conditions hygiéniques, absolument contraires aux principes d'entraînement rationnel.

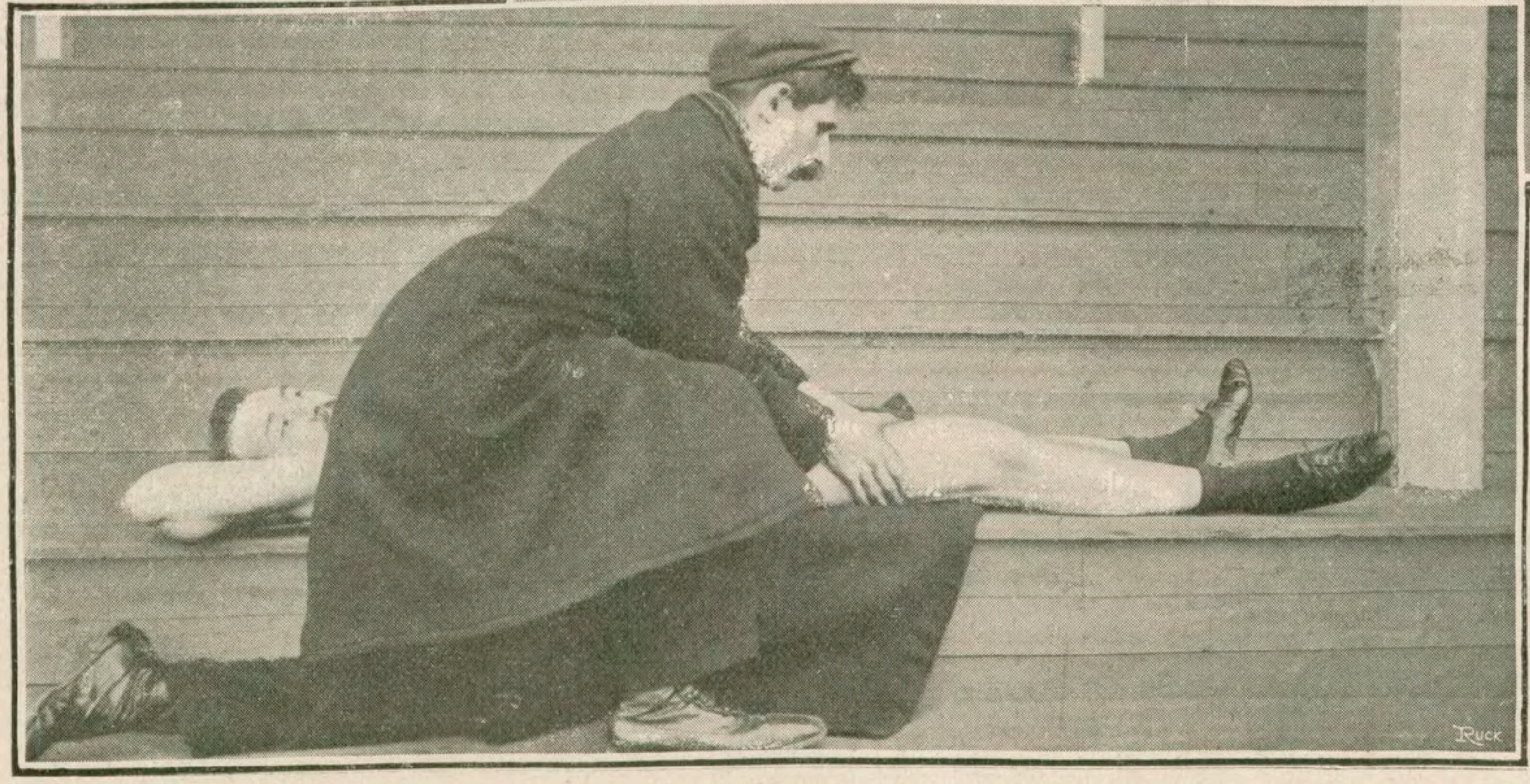
Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que, s'il faut une nourriture fortifiante, il est indispensable qu'elle soit légère à l'estomac.

Vous devez donc voir par là, jeunes athlètes, qu'il est préférable de s'entraîner le matin à peu près à jeun, ou l'après-midi, après la digestion faite.

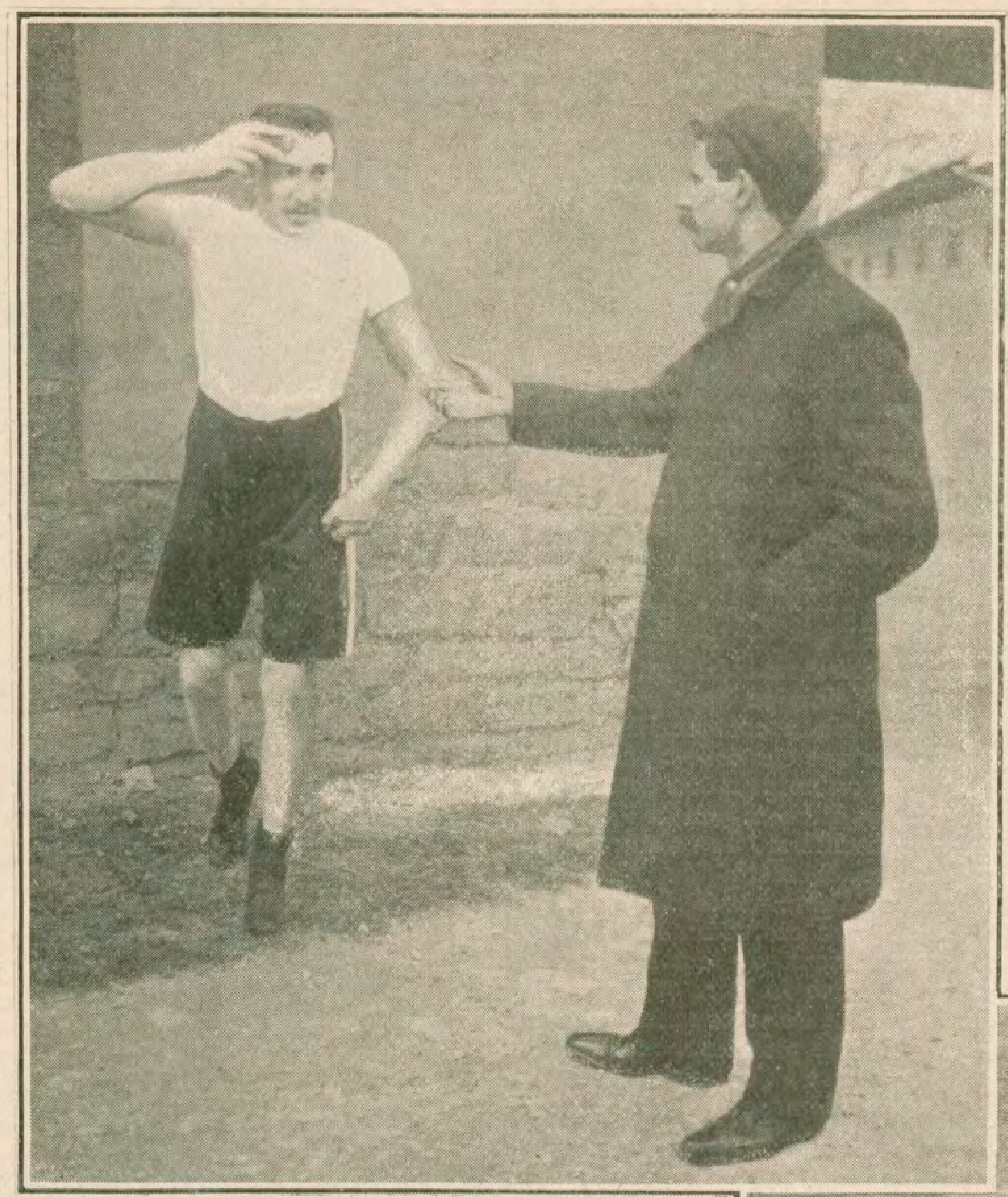
Lorsque vous commencerez votre entraînement, ayez bien soin de ne forcer l'allure à



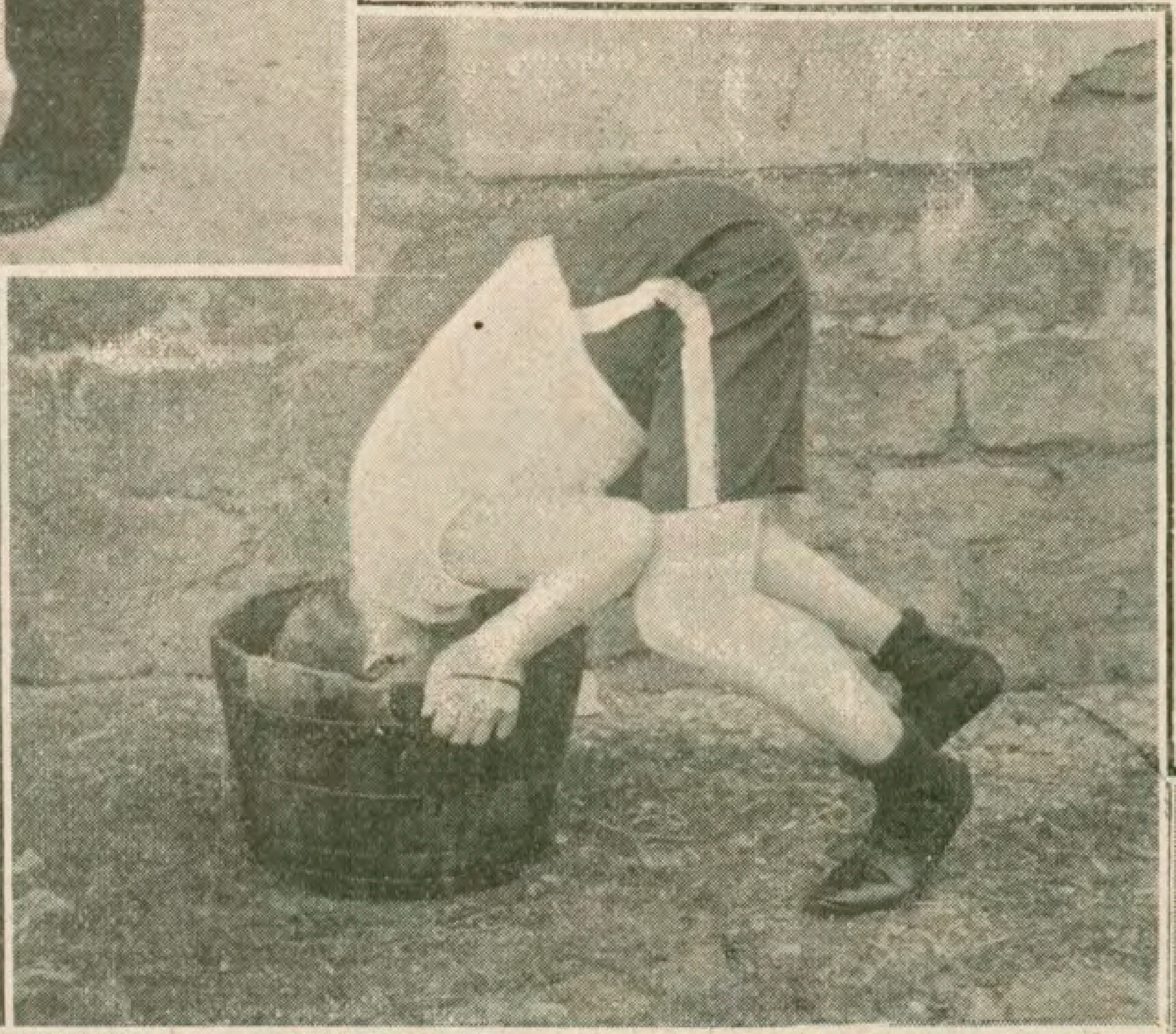
Le bon massage.
Pour aider la circulation, le soigneur doit avoir soin de masser en remontant.



Le mauvais massage.
Il faut toujours éviter le massage en descendant, qui empêche le sang de circuler et fatigue le coureur au lieu de le reposer.



Comment on doit se rafraîchir.
Le seul moyen à employer par le coureur est de se passer sur les tempes une éponge imbibée d'eau.



Le mauvais système.
En se servant de ce moyen, le coureur risque de contracter une congestion.

aucun moment. Au contraire, entraînez-vous selon vos forces du moment, sans les épuiser, afin de préparer méthodiquement les muscles et les autres organes à un effort violent, qu'ils auront à produire par la suite.

Qu'il s'agisse d'une course de vitesse ou d'une course de fond, préparez-vous par du train et toujours du train.

Pour les distances n'excédant pas 1.500 mètres faites toujours plus que la distance, afin de garder, le jour venu, les ressources nécessaires pour bien finir la course.

Une course est gagnée lorsqu'il reste à l'homme assez de vigueur pour revenir sur des concurrents qui se sont épuisés dans un effort prématuré et qui, par conséquent, ne peuvent plus offrir de résistance, exception faite, bien entendu, pour les épreuves de pure vitesse, où le départ fait tout.

Pour les grandes distances, on ne saurait songer à les couvrir à l'entraînement que d'une façon méthodique et progressive, la distance s'allongeant au fur et à mesure qu'on approche de la date de l'épreuve, mais en observant le principe posé ci-dessus, qui consiste à ne jamais forcer son allure.

Évitez le surentraînement Au début d'un entraînement, marchez toujours isolément, en voici les raisons :

Imaginez pour un instant un jeune homme se décidant à faire de la course à pied. Il s'informe auprès de ses camarades s'ils ne connaîtraient pas une société dont il pourrait faire partie. Un de ces camarades se trouve justement appartenir à une de ces sociétés; il l'emmène, le fait inscrire, le voilà membre.

A la réunion suivante on informe le jeune homme qu'il y a séance d'entraînement tous les soirs; on l'invite à s'y rendre, il promet et le voici au rendez-vous. Inutile de dire que la galerie est nombreuse. Il ne sait trop que faire. Enfin, voici quelques coureurs qui se déshabillent; on l'engage à faire de même. Il s'exécute. Remarquez bien l'étourderie qu'il commet à ce moment.

En effet, lui qui n'a jamais fait de course à pied, qui ne sait nullement l'effort qu'il aura à demander à des muscles et des organes non préparés à fournir cet effort, se lance ainsi à l'aveuglette avec des jeunes gens qui ont un ou deux mois d'entraînement dans les jambes. En continuant ainsi tous les jours, notre jeune homme sera surentraîné sans jamais avoir été entraîné, résultat inévitable de la préparation en commun imposée à notre débutant, ou bénévolement acceptée par lui.

Un homme est en forme, lorsque, après avoir fourni son entraînement, il ne souffle pas exagérément, qu'il ne ressent pas sur le moment de fatigue ni de malaise, suite de l'effort produit.

Lorsqu'un homme est en forme, il n'est pas nécessaire pour lui de parcourir toute la distance sur laquelle il s'est spécialisé; quelques bonnes poussées lui seront suffisantes pour s'y maintenir au mieux.

Le massage est nécessaire à tous les athlètes pratiquant la course à pied, avant et après la course. Il faut avoir bien soin de se masser toujours en remontant du côté du cœur et de se servir d'une embrocation telle que celle-ci :

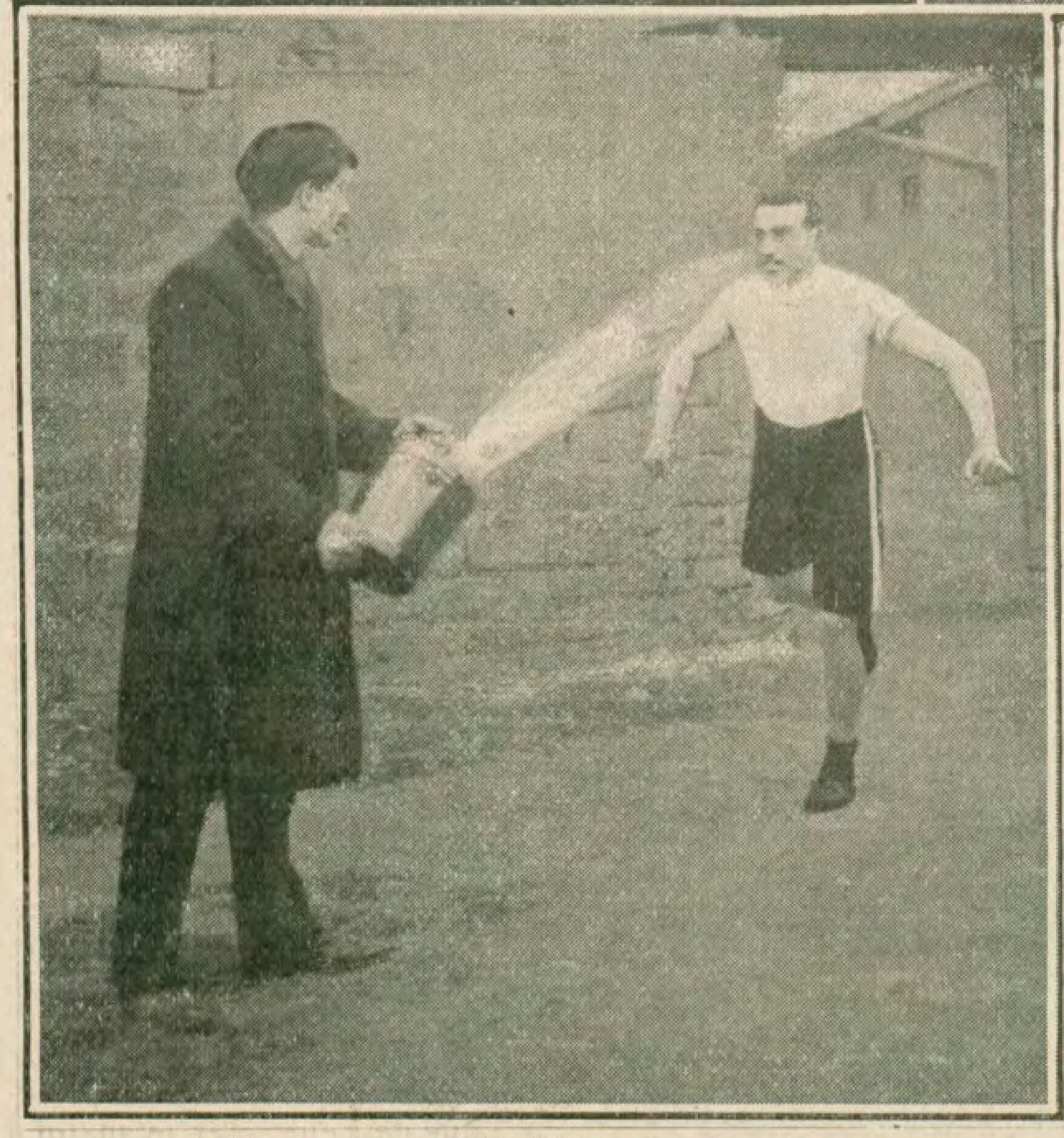
Ammoniaque	3 gr.
Alcool camphré	20 »
Essence de térébenthine	20 gr.
Huile de camomille . .	57 gr.

Pour les coureurs de fond, boire le moins possible, avoir la volonté de surmonter la soif : on évitera ainsi les points de côté, et parfois des maladies.

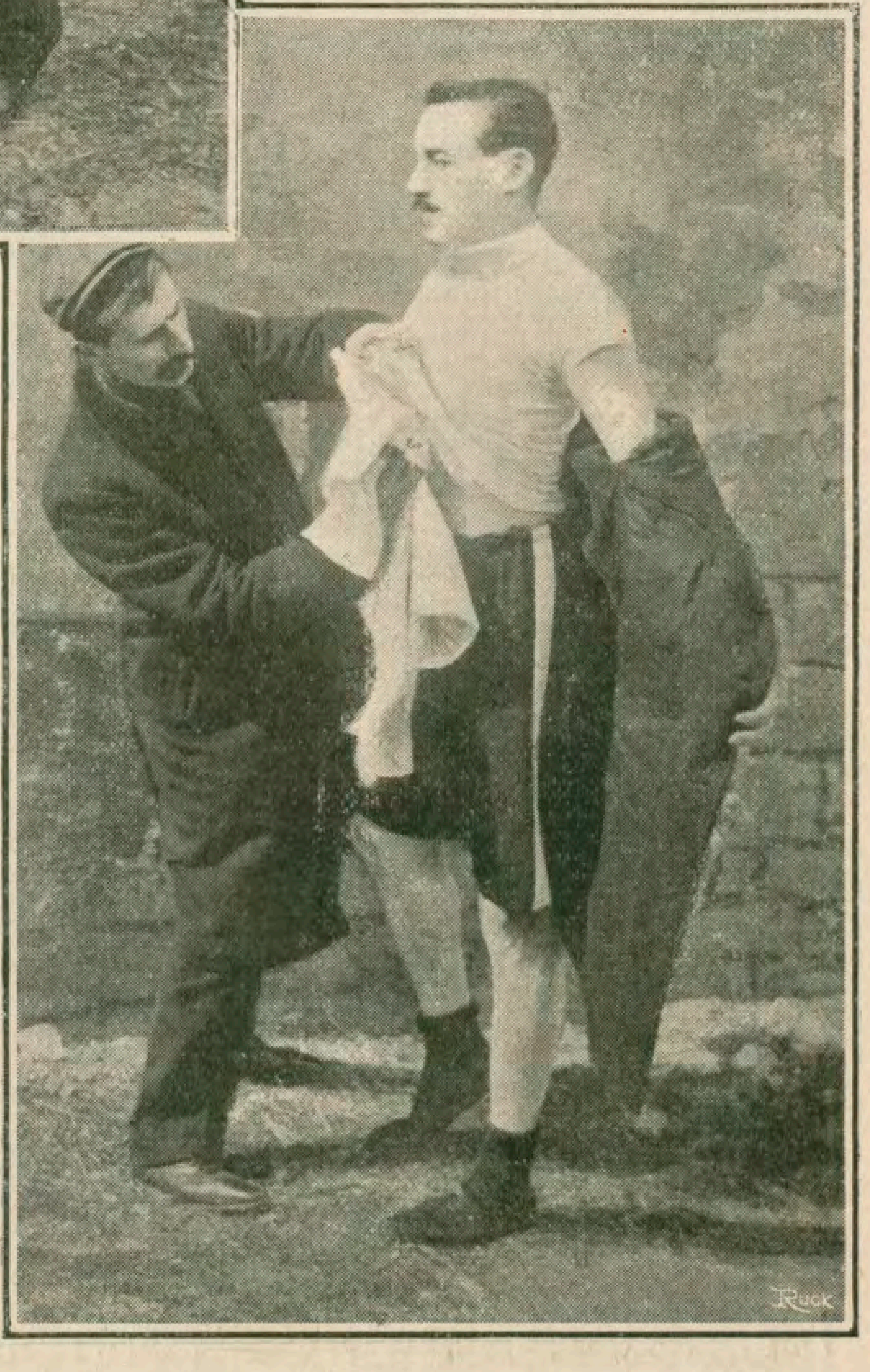
Une éponge légèrement imbibée d'eau et de vinaigre est le meilleur moyen de se tenir la tête et la figure fraîches.

Ces conseils n'ont d'autre valeur que celle d'être inspirés par une longue observation d'athlètes de structure et de tempéraments différents. On se trouverait bien d'avoir un camarade pour en imposer l'application, un coureur n'ayant que rarement assez de force de volonté pour s'y conformer seul et sans y être tenu.

G. Gontier.



Façon défectueuse de reprendre haleine.
Une fluxion de poitrine est le plus fréquent résultat de cet arrosage dangereux.



Soins nécessaires à l'arrivée.
Le soigneur doit essuyer le coureur avec un linge sec afin d'éviter les refroidissements.

L'Athlète Grec et l'Athlète d'aujourd'hui

L'athlète antique accomplissait-il de plus brillantes performances que l'athlète moderne? Son éducation sportive semblait plus poussée que de nos jours Seuls les Anglo-Saxons paraissent y être parvenus

Marius Eynard.

Champion du monde du lancement du disque.

Nous considérons avec raison les Anglo-Saxons comme nos maîtres en matière d'athlétisme; pour eux, ils proclament volontiers qu'ils ne sont que les élèves des Grecs. Cette modestie n'est pas exagérée. L'athlétisme moderne n'a pas un siècle d'existence, les Jeux Olympiques qui furent la manifestation la plus importante de l'athlétisme ancien durèrent sans interruption plus de mille ans (de 776 av. J.-C., jusqu'au IIIe siècle de l'ère chrétienne). Encore, cette longue suite d'olympiades ne marque-t-elle que la période où les Jeux Olympiques reconstitués et réorganisés devinrent, si j'ose employer ce mot, le grand « meeting » panhellénique, puisque leur création est attribuée à Hercule lequel, vous le savez, effectua ses romanesques travaux en des temps mal déterminés mais assurément fort lointains.

D'autre part, la solennité olympique, si elle était la plus classique, ne constituait pas la seule réunion sportive où les Grecs vinssent mesurer leurs forces à des intervalles réguliers.

Les Jeux isthmiques, qui se célébraient près de Corinthe, les Jeux néméens dans l'Argolide, les Jeux pythiques à Delphes avaient une renommée presque égale et attiraient les athlètes de toutes les parties du monde hellénique. Il y eut des Jeux publics, plus ou moins réputés, à Anazarbe, en Cilicie; à Attelia, en Pamphylie ; à Ephèse, à Alexandrie; à Magnésie, de Lydie ; à Pergame, de Mysie; à Side, de Pamphylie; à Tarse, de Cilisie: à Thessalonique; à Thyatrira; à Tralles, de Lydie; à Tyrus, partout en un mot.

L'éducation physique des Grecs Cette abondance de fêtes athlétiques ayant un caractère national s'explique aisément par l'éducation que recevaient les Grecs. Cette éducation était essentiellement physique, non pas seulement à Lacédémone, cité rude et guerrière, mais dans la patrie des arts, dans la ville de Minerve elle-même. Athènes, d'ailleurs, nous a laissé la vraie conception de l'athlétisme, celle qui ennoblit la plus belle époque de la civilisation antique, celle dont se réclament aujourd'hui les Américains et les Anglais, mais dont nous n'avons pas encore retrouvé complètement la formule.

Car, si nous entrevoyons l'idéal à réaliser — soumettre les jeunes gens, dès l'enfance, comme faisaient les Grecs, à une hygiène et à des exercices capables de porter à leur summum les qualités de vigueur et d'énergie qui rendent l'homme utile à sa race et le citoyen précieux pour sa patrie — la pédagogie contemporaine n'a pas su réunir jusqu'ici les éléments d'un pareil programme. Chaque pays a son système, l'un s'en remet à la gymnastique acrobatique, l'autre n'a confiance que dans les jeux, la méthode la plus répandue est l'absence de toute méthode. Sauf en Suède, où des études sérieuses sont poursuivies depuis Ling (1777-1839), on marche avec un enthousiasme inégalement grand, mais semblablement empirique en des voies diverses et contraires où l'excellent se mélange au pire.

Le discobole antique.

Il n'y a donc pas lieu d'être surpris si l'être humain est moins beau et moins fort aujourd'hui qu'au temps de Périclès, et il est facile d'expliquer pourquoi, dans les échantillons les plus parfaits qui sont les athlètes, l'avantage n'appartient pas au présent.

L'athlète actuel De nos jours, on voit autant de types d'athlètes qu'il y a de sports en honneur. Rien ne ressemble moins à un lutteur qu'un coureur à pied. et parmi les coureurs à pied, un sauteur de haies, grand et haut fendu, se distingue de l'homme des longues distances, petit, et ne portant presque rien : Kraenzlein et Shrubb.

Dans les images que la Grèce nous a laissées de ses athlètes, nous ne remarquons pas de contraste aussi frappant. Evidemment, elle a eu aussi ses spécialistes; mais la communauté d'éducation première uniformisait davantage le type de la race. Avant d'aller au « gymnase », établissement public et libre où l'adulte s'adonnait aux sports de son choix, l'enfant et l'adolescent avaient fréquenté la « palestre » durant six années, de douze à dix-huit ans. Et non pas fréquenté à la manière dont nos scolaires affrontent la leçon de gymnastique, c'est à dire en l'évitant le plus souvent possible, mais obligatoirement et assiduement.

Car le jeune Athénien passait plus de temps, au total, à la palestre qu'à l'école. Il en sortait pourvu d'une éducation physique complète, qui n'avait rien négligé pour développer harmonieusement toutes les parties de son corps, en travaillant surtout les organes et les membres défectueux. Ainsi doué, il pouvait aborder les fatigues de l'entraînement en vue des concours publics, sans craindre ces accidents qui arrêtent à tout moment la carrière athlétique de nos débutants.

RAOUL FABENS.

* * *

LA VIE AU GRAND AIR

commencera dans son prochain numéro la publication d'un ouvrage appelé à faire sensation dans le monde de l'athlétisme :

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN
pour les COURSES A PIED
& CONCOURS ATHLÉTIQUES
par GEO-W. ORTON
ancien directeur athlétique de l'Université de Pensylvanie,
champion du monde sur diverses distances,

que tous les sportsmen français se souviennent d'ailleurs d'avoir vu si brillamment prendre part aux Jeux olympiques de 1900 sur la piste du Racing-Club de France.

Nos athlètes trouveront dans cette publication, illustrée par des photographies descriptives, les recettes compliquées et inconnues en France, au moyen desquelles les champions américains arrivent à cette forme surprenante qui fait notre admiration.

L'ouvrage a été traduit en français et adapté pour nos lecteurs par M. Raoul Fabens.

LE CHAMPIONNAT DU SAUT EN HAUTEUR

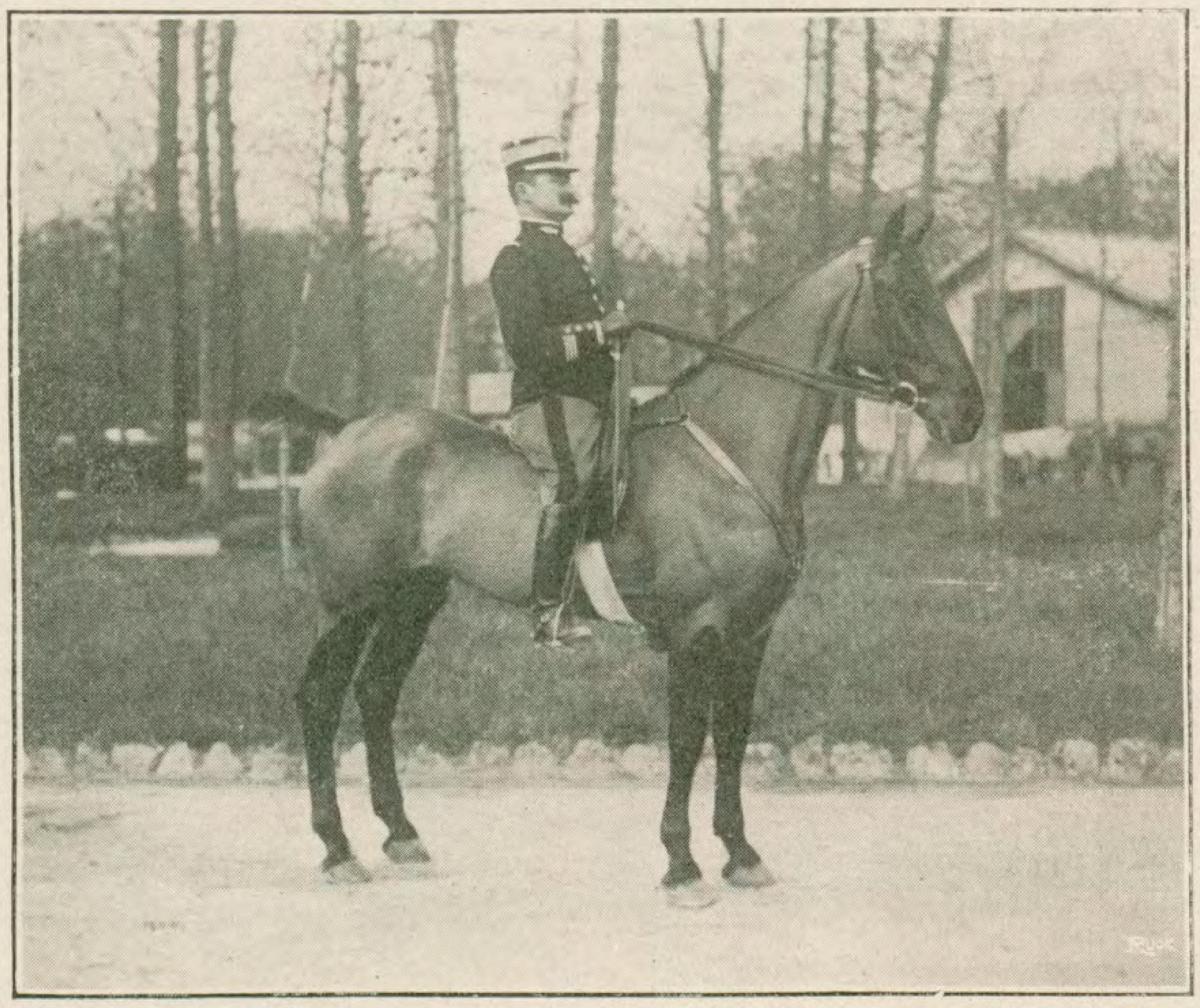
"Conspirateur" gagne encore le Championnat du Saut en hauteur. Le cheval de M. de Mumm monté par M. Crousse saute 2^{m}35, battant tous les records

On pourrait croire que depuis l'année 1896, année au cours de laquelle, pendant le Conçours hippique de Vichy fut disputé le premier Championnat, que la hauteur du saut a considérablement varié; or, il n'en est rien, du moins pour la majorité des chevaux, et cela est facile à comprendre: le cheval n'est pas une machine, il existe un maximum qu'il peut atteindre et qu'il ne peut dépasser quoiqu'on fasse. Un jour, on peut tomber sur un animal extraordinaire, mais c'est une exception. Si l'an dernier *Conspirateur* dont la renommée a passé les frontières a franchi 2 m. 10, il avait déjà avec le même cavalier accompli cet exploit ou à peu près à Biarritz en franchissant 2 m. 06 et il avait dû partager le prix avec un cheval belge ou plutôt monté par un cavalier belge : *Rêveur,* monté par M. Lovenstein.

Conspirateur peut être classé dans la catégorie des chevaux extraordinaires car il a toujours sauté plus de 1 m. 90; il débuta à Vichy par un saut de 1 m. 90, monté par son propriétaire, M. H. de Mumm, en 1904; il saute 2 m. 06 à Biarritz, 2 m. 12 à Clermont-Ferrand, 2 mètres à Paris, 2 m. 23 à St-Sébastien, et en 1906, 2 m. 10 à Paris, chaque fois monté par le capitaine Crousse. Les meilleurs hauteurs lui appartiennent; plusieurs chevaux cependant ont sauté 1 m. 90 : *Extra-Dry*, monté par M. Leclerc, à Rouen en 1901 ; *Conquérant,* monté par M. Lovenstein, à Boulogne-sur-Mer en 1903 ; *Roxane* et *BlackDevil*, tous deux monté par le Capitaine Haentjens, à Boulogne-sur-Mer en 1904 ; *Jubilee*, monté par M. des Chênes, à Rennes en 1904 ; le même *Jubilee*, monté par M. Carl Wagner, sauta à Douai 1 m. 94 la même année.

Le championnat de la barre n'a pas toujours été l'apanage d'un cheval franchissant 2 mètres ou même 1 m. 90.

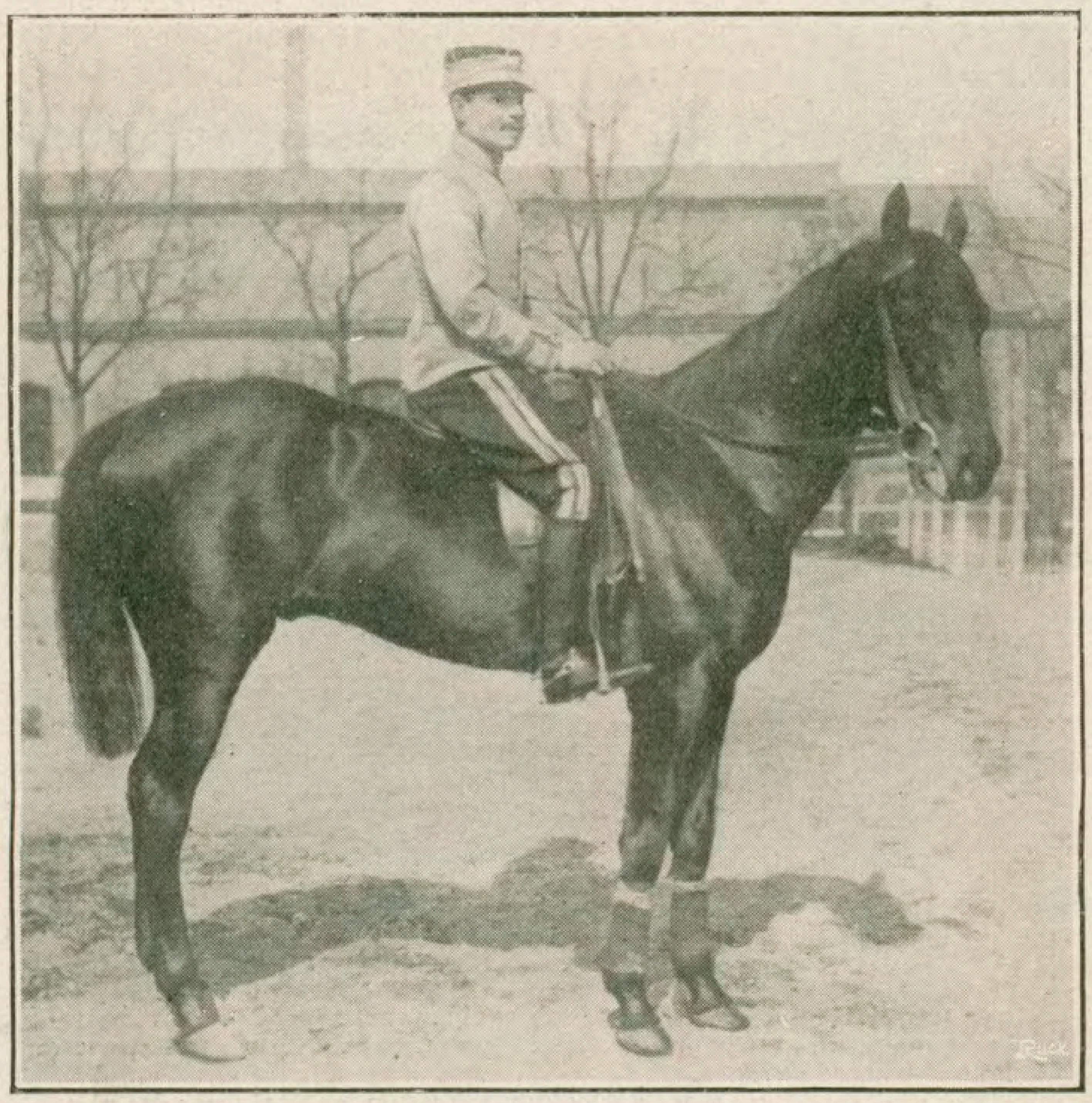
La première année que se disputa cette épreuve le vainqueur fut *Little Yellow* qui ne sauta que 1 m. 60. En 1904, à Arcachon, le record fut de 1 m. 55 avec *Diana*, à M. Rozaven ; en 1904 également, la hauteur fut moindre à Fougères, 1 m. 40 avec *Et Comment* à M. de Salins.



Marjolaine

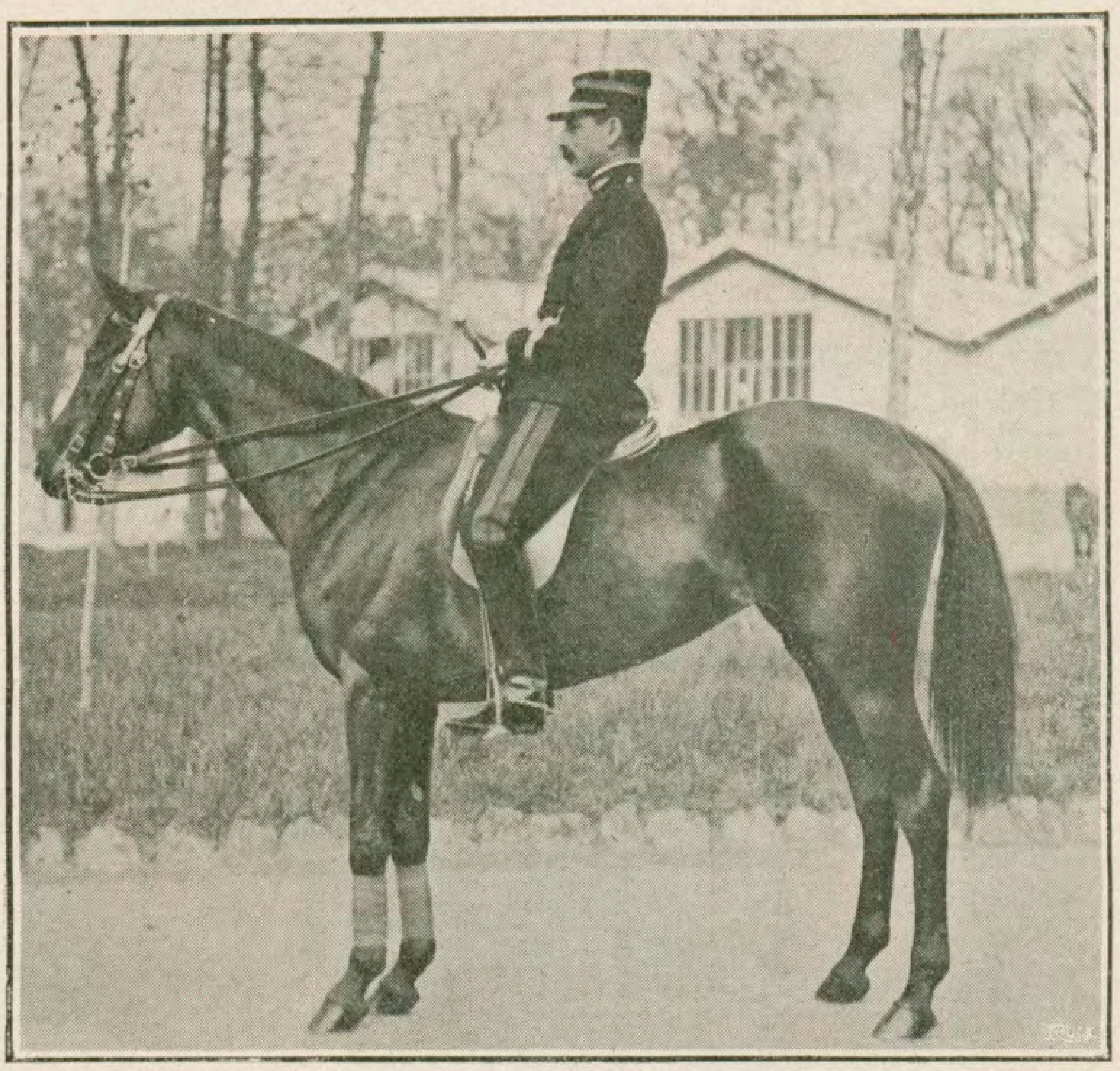
montée par le Capitaine de Gendarmerie Dufour, son propriétaire, qui, avec la monte du Capitaine Crousse, gagna le Prix des Veneurs.

Cette année le Championnat de la Barre a été d'un intérêt exceptionnel car l'admirable, l'exceptionnel *Conspirateur* a battu tous les records connus, aussi bien de France que d'Amérique. *Conspirateur* a franchi la barre à 2 m. 35 ! C'est extraordinaire, inimaginable. Le record américain — encore n'avait-il pas été contrôlé exactement — était de 2 m. 23. Au Grand Palais, l'autre après-midi, *Conspirateur*, avec une aisance, une facilité, une maestria inconnue jusqu'à ce jour, a pu sauter 2 m. 35, mais il faut ajouter que si le cheval est de tout premier ordre, au cavalier le Capitaine Crousse revient une partie de l'honneur, grâce à son dressage savant et à sa parfaite connaissance non seulement du cheval, mais de l'équitation. Deux chevaux se sont trouvés en barrage à 2 mètres. *Conspirateur* à M. H. de Mumm, monté par le Capitaine Crousse et *Rêveur*, à M. Lovenstein, monté par son propriétaire. A 2 m. 10 les deux chevaux sautent ; à 2 m. 20, *Rêveur* fait tomber la barre, mais *Conspirateur* passe.



Roméo

au lieutenant Vanhiekhœl, monté par le lieutenant de Lussigny, 2me du Grand Prix de Paris.



Ibérie.

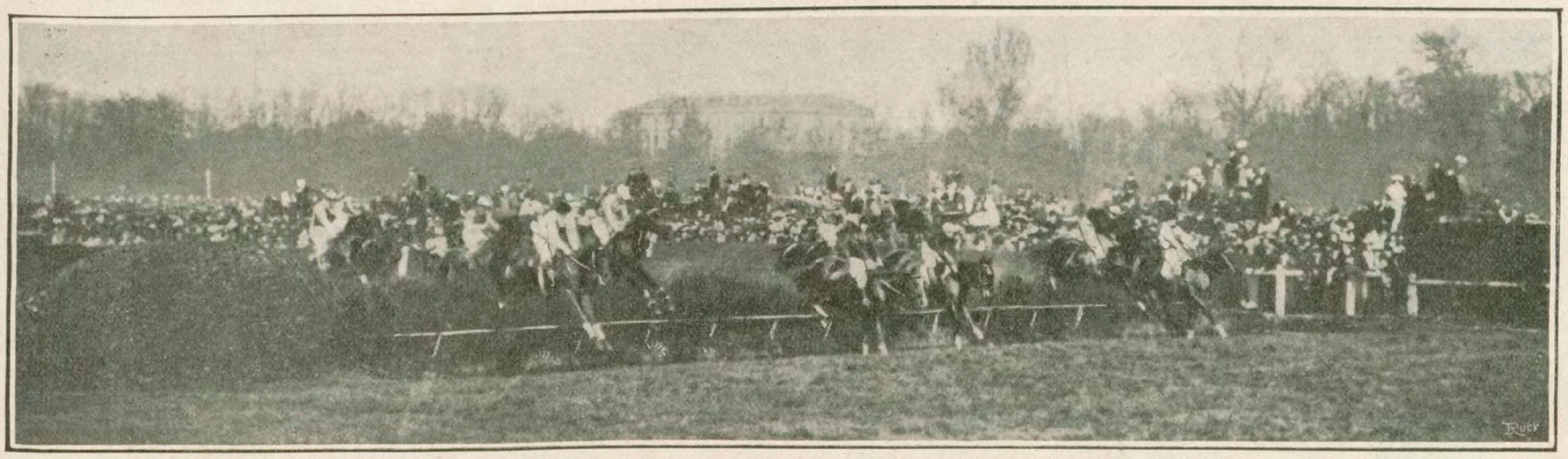
montée par le Capitaine Godchaux a gagné le Prix de Circonscription.

Le Capitaine Crousse aurait pu se contenter de ce succès ; il voulu faire mieux et essayer de battre ses propres records. Il réussit à faire franchir à *Conspirateur* la barre à 2 m. 35 !

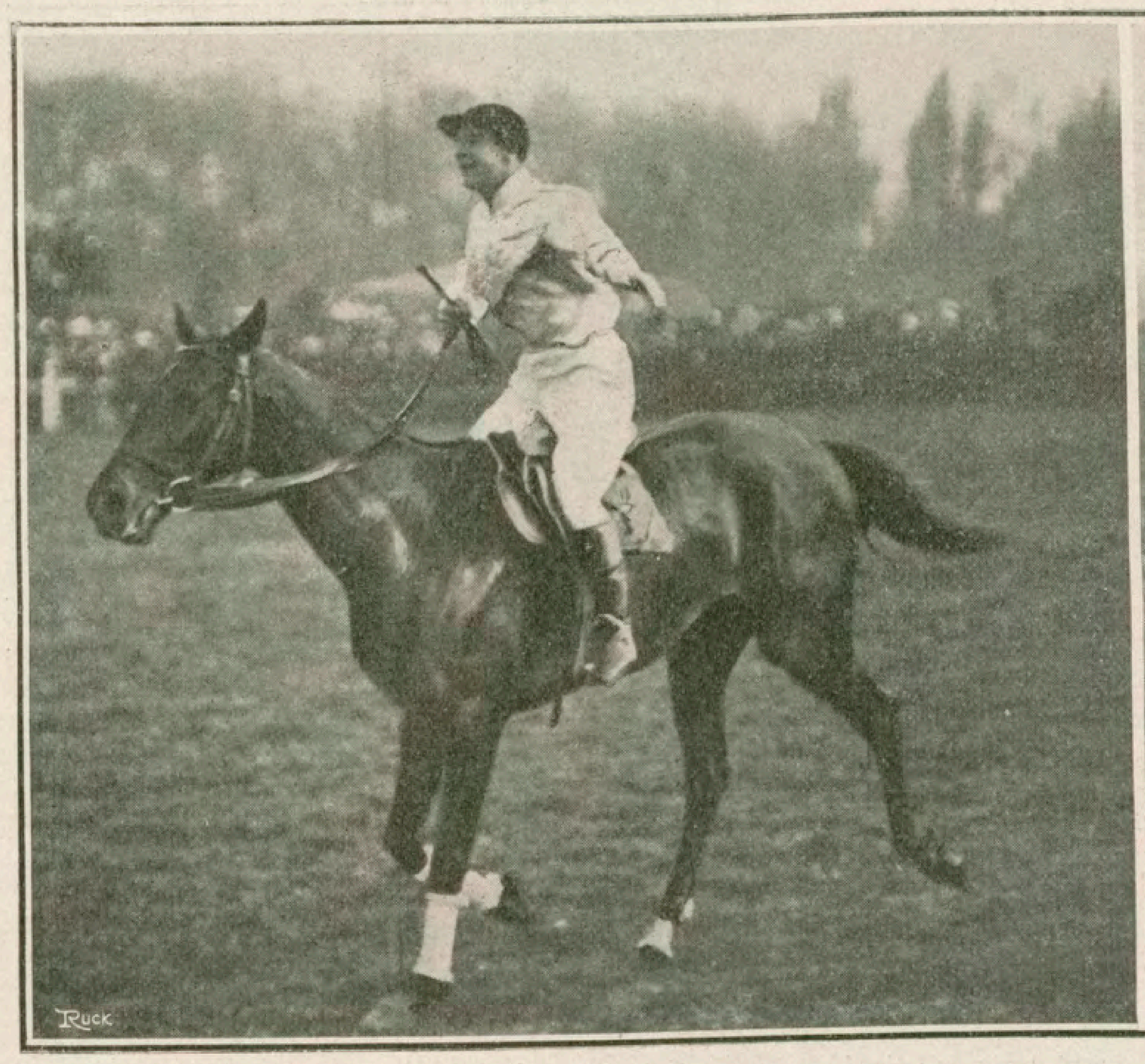
Déjà l'an dernier *Conspirateur* et *Rêveur* montés par les mêmes cavaliers s'étaient trouvés en barrage à 2 mètres, mais ils ne purent sauter tous deux que 2 m. 06. L'année 1906 — par le record du saut en hauteur — comptera dans les annales du sport Hippique.

Paul Mégnin.

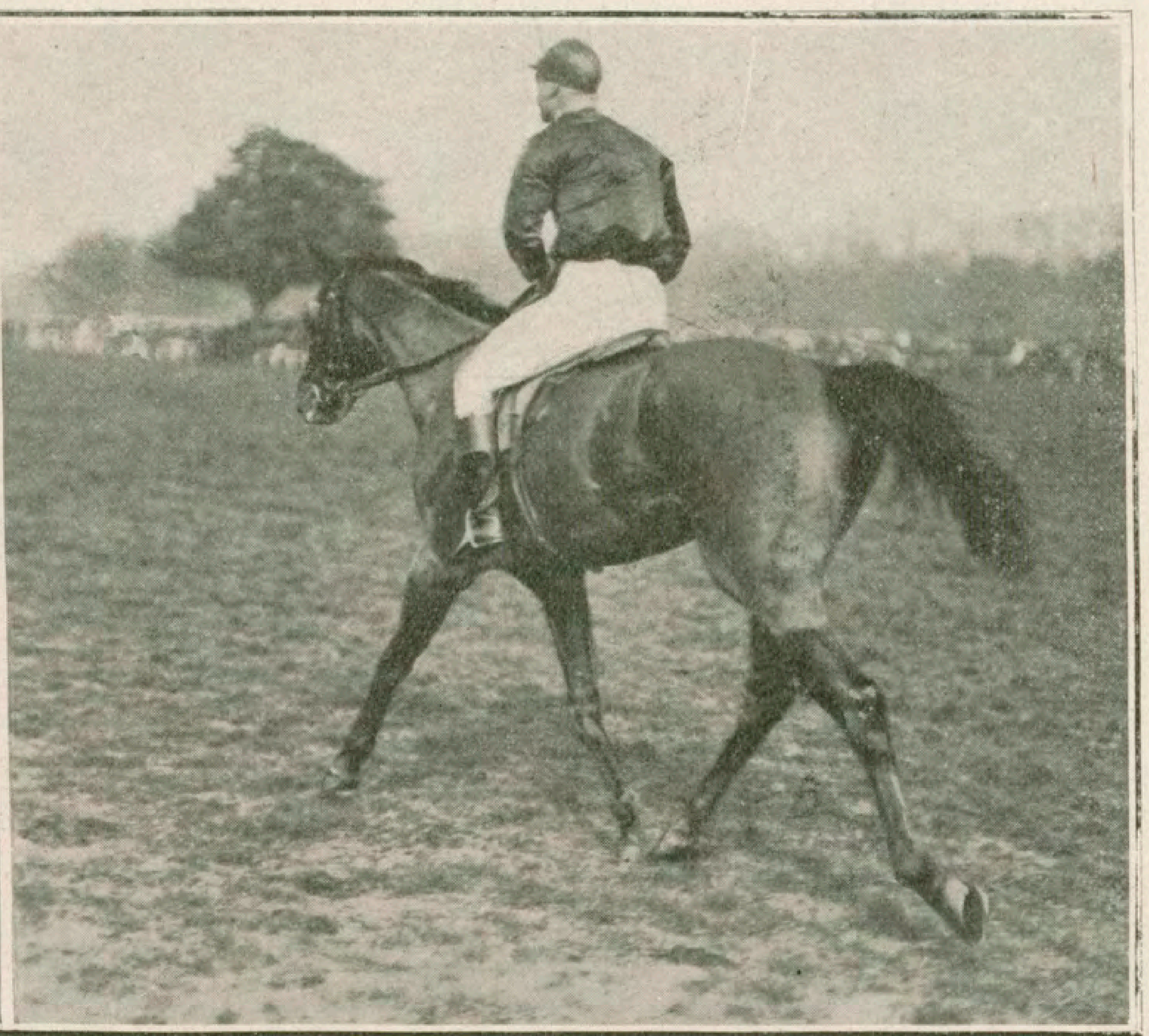
Le Prix du Président de la République à Auteuil



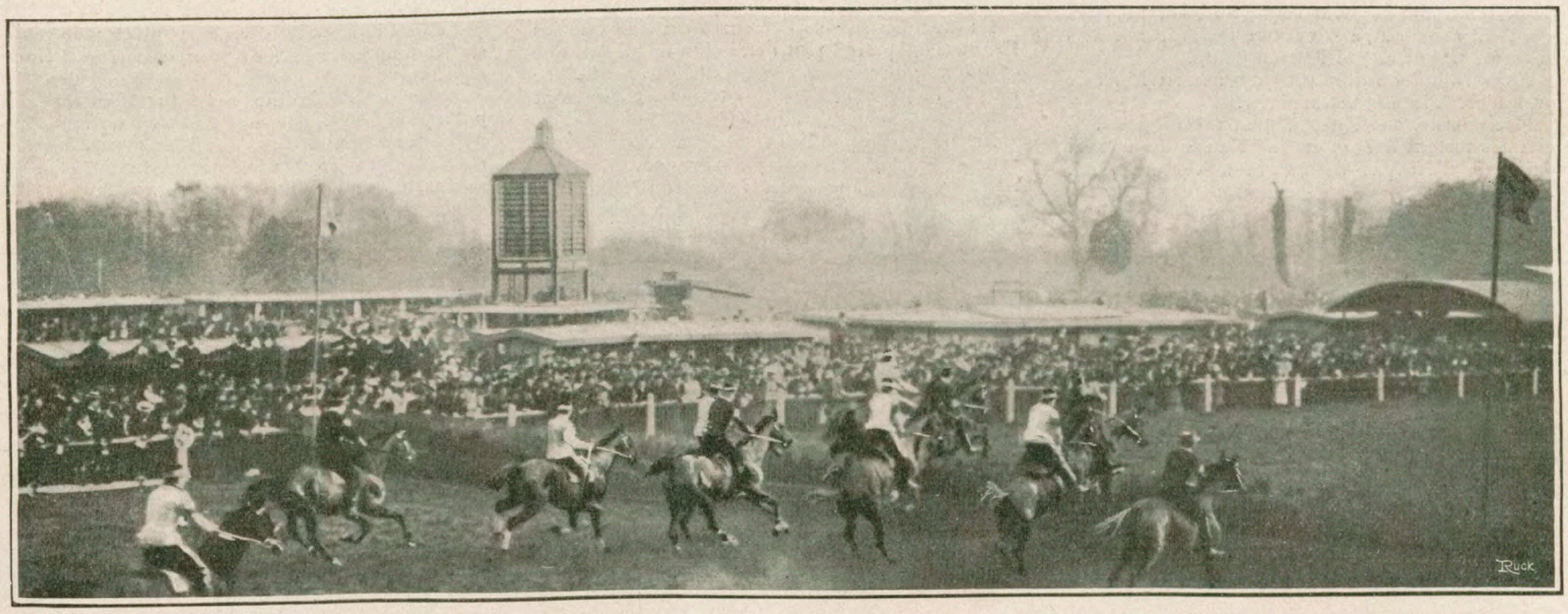
Fragilité 1re
Le Prix du Président de la République. — Le saut de la rivière des Tribunes.



Fragilité
Montée par son propriétaire P. Woodland, gagnant du Prix du Président de la République. (Steeple-chase, handicap, 4,200 m., 50,000 francs).



Lavandier II
A M. Marino-Clado, monté par Parfrement, gagnant du Prix Gourzy (Haies, handicap, 4,000 m., 20,000 francs).

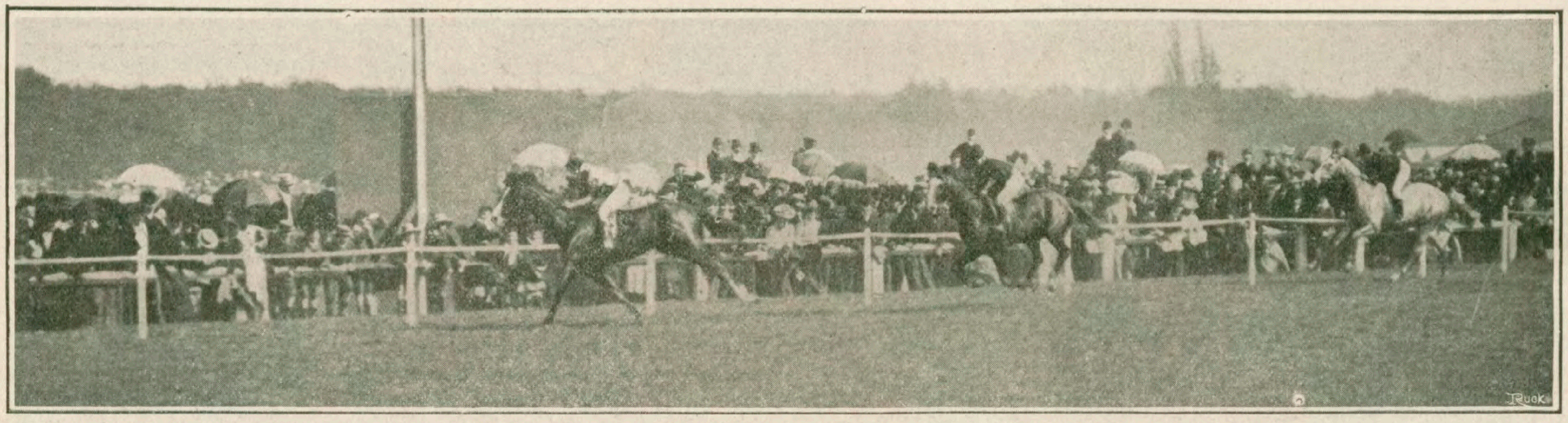


Gratin II 1er
Le Prix de Tananarive, steeple militaire, hors série, 4.000 mètres. — Le saut de la haie des Tribunes.

A LONGCHAMP

Prestige, 1er Narvaer, 2me Pluie d'Or, 3me

L'arrivée au 49e Prix Biennal, 1906-1907 (2.000 mètres, 25.000 francs.



Eider. 1er Arabie, 2me Gamaliel, 3me

L'arrivée du Prix des Cars (2.000 mètres, 10.000 francs).

Le Sportsman et la Finance

VOILA l'Emprunt russe qui approche. Faut-il souscrire ? Ne faut-il pas souscrire ? Nous avouerons franchement que nous sommes fort perplexes.

Il était certainement excessif de payer au mois de février 1903, le 3 o/o 1891 90 fr. 50, et ceux qui l'ont acheté à cette époque malgré, nos avis réitérés, savent ce qui leur en coûte.

Aujourd'hui, on offre du 5 o/o aux environs de 90 francs. L'intérêt est superbe.

Néanmoins, certaines de nos critiques anciennes restent debout et l'ambiance du nouvel emprunt n'est pas de nature à exclure toute inquiétude.

Les Rentes russes continueront de présenter le gros inconvénient de n'avoir que le marché de Paris. — C'est une des raisons qui nous dictaient, un an avant la guerre, notre conseil d'abstention ; c'est encore le motif qui nous inspire, en tout état de cause, le conseil de n'avoir pas trop de Russe en portefeuille.

On fait valoir une participation des grandes banques austro-hongroises; cette participation est relativement infime, tout comme celle de l'Angleterre. L'Allemagne a refusé l'emprunt, et ce refus n'est pas seulement dicté par des raisons politiques puisque le consortium des grandes banques belges vient de refuser également toute participation.

Les banques belges n'ont pas voulu souscrire à l'obligation qu'on prétendait leur imposer de restreindre aux seules bourses belges la négociation des titres qu'elles prendraient dans le syndicat; c'est-à-dire qu'on veut parquer les titres émis par pays souscripteur et entraver ainsi, au détriment des acheteurs, leur négociabilité. C'est par des habiletés de ce genre, d'ailleurs, que les différents ministères des Finances qui se sont succédé en Russie ont réussi pendant longtemps à maintenir les hauts cours.

Enfin, nous savons de source certaine que les Banques qui patronnent l'émission ne payent que 83 o/o au gouvernement russe. C'est un bénéfice un peu anormal et dont nos lecteurs dégageront eux-mêmes la signification.

Enfin, si le capitaliste français a certaines raisons de craindre des complications sociales intérieures, les chances de révolution sont-elles moins menaçantes en Russie qu'en France ? Il nous semble que poser la question, c'est la résoudre, au moment où l'empire de Nicolas II affronte la redoutable épreuve de la Douma, dans les circonstances que l'on connaît.

Il y encore un autre point de vue à envisager : les éventualités ou les probabilités boursières. Il est à peu près certain que le public souscripteur recevra très peu à l'émission : les banques retiendront les titres pour les placer ensuite en Bourse, avec une prime considérable sur le taux officiel de l'émission ; cette prime est évaluée aujourd'hui déjà à 4 ou 5 o/o. L'émission sera évidemment, dans ces conditions, un grand succès apparent.

L'on peut faire remarquer encore que les Banques émettrices devront tenir les cours de l'emprunt actuel. Cela leur sera plus facile que le maintient des cours des emprunts précédents.

Le taux de l'intérêt est d'ailleurs tellement onéreux que la Russie elle-même doit envisager le remboursement de l'emprunt aussitôt que possible.

Voilà des considérations qui militent en faveur d'une souscription à l'emprunt, mais qui ne dissipent pas notre perplexité.

La solution pratique serait peut-être de réaliser les emprunts anciens pour souscrire à l'émission nouvelle.

Notre pensée intime reste toutefois que les portefeuilles qui envisagent des placements sérieux et rémunérateurs, des placements à l'abri de toutes ces finesses de métier, feront bien de se tourner du côté des grosses obligations de chemins de fer et de tramways américains.

N. B. — Pour tout ce qui concerne la partie financière : Renseignements de Bourse, Paiements de Coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

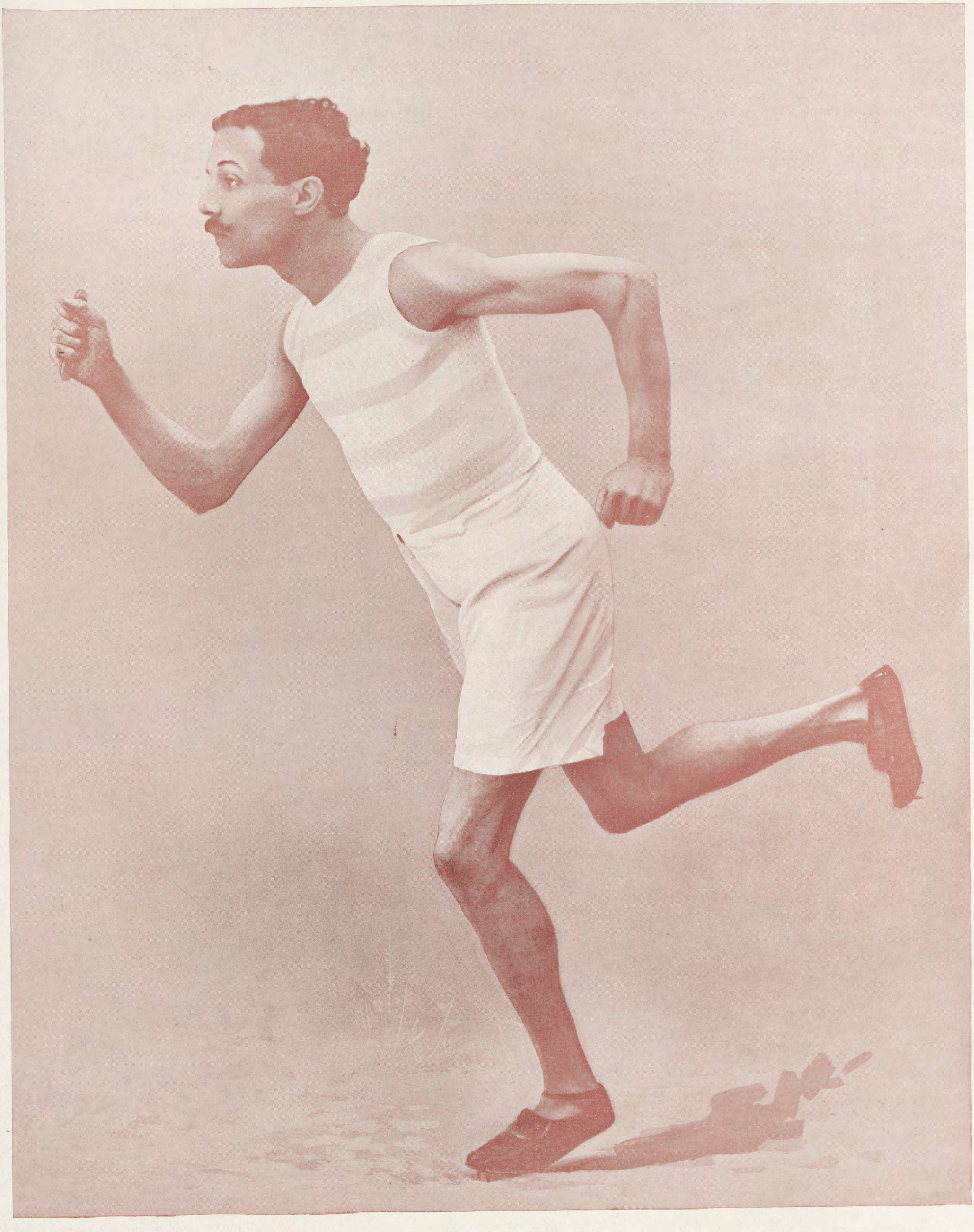
Banque DEMMÉ, DESROUSSEAUX et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

G. V., à Bordeaux. — Vous pouvez acheter des actions Djendli, nous vous envoyons les cartes des chemins américains qui vous intéressent.

N. de S., à Neuilly. — Malgré la baisse survenue, le pessimisme, en ce qui concerne les valeurs charbonnières, que vous citez, reste la note dominante dans les cercles informés. Nous préférons l'abstention en ce qui concerne les Golden horse shoe.

A un chauffeur. — Après vérification, vos numéros ne sont pas sortis.



Supplément
à **"La Vie au Grand Air"** *du numéro 397*

de FLEURAC

9e A